



العرب والملاحة

في المحيط الهندي

تأليف: يوسف فاضل وموران

ترجمة: الدكتور يعقوب بكر

تقديم: الدكتور محمد الخشاب



٢٠

٢٠٢٠

العرب والملاحة
في المحيط الهندي

٢٠٢٠

نشر هذا الكتاب بالاشتراك

مع

مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر

القاهرة - نيويورك

مطابع دار الكتاب العربى بالقاهرة

العرب والملاحة في المحيط الهندي
في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى

تأليف

جونج فضلوحوراني

ترجمه وزاد عليه

الدكتور السيد يعقوب بكر

الأستاذ المساعد بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

راجع له وقدم له

الدكتور يحيى الخشاب

الأستاذ بكلية الآداب ، جامعة القاهرة

الناشر

مكتبة الأنجلو المصرية

هذه الترجمة مرخص بها وقد قامت مؤسسة فرانكلين
للطباعة والنشر بشراء حق الترجمة من صاحب هذا الحق

This is an authorized translation of "ARAB
SEAFARING IN THE INDIAN OCEAN" by George
Fadlo Hourani. Copyright, 1951, by Princeton
University Press. Published by Princeton University
Press, New Jersey.

محتويات الكتاب

صفحة	
١ - ١٣	تصدير بقلم الدكتور يحيى الخشاب
١٥ - ١٨	مقدمة المؤلف
١٩	ملاحظة
٢١ - ١٧٠	الفصل الأول : الطرق التجارية قبل الإسلام
٢٢ - ٢٧	ما قبل التاريخ ، والجغرافيا
٢٧ - ٤٢	الشرق قبل الإسكندر
٤٢ - ٥٣	الخليج الفارسي في العصرين الهلينستي والروماني
٥٣ - ٩٠	البحر الأحمر في العصرين الهلينستي والروماني
٩٠ - ١٠٨	الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية
	ملحق : الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسي
١٠٩ - ١١٥	والصين قبل الإسلام
١١٦ - ١٧٠	ملحق بقلم المترجم عن أوفير
١٧١ - ٢٣٨	الفصل الثاني : الطرق التجارية في عهد الخلافة
١٧٢ - ١٧٥	النتائج العامة لفتوحات الإسلامية

صفحة

١٨٩ - ١٧٥	العرب في البحر المتوسط
٢٢٨ - ١٩٠	تجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى
٢٣٥ - ٢٢٨	شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية
٢٣٨ - ٢٣٦	العصور المتأخرة
٣٠٦ - ٢٢٩	الفصل الثالث : السفن
٢٤٢ - ٢٤٠	ملاحظات عامة
٢٦٣ - ٢٤٢	الهياكل ومعداتها
٢٧٥ - ٢٦٣	الصواري والشرع
٢٩٢ - ٢٧٥	الملاحة والحياة في البحر
٣٠٦ - ٢٩٢	ملحق : أربع قصص بحرية
٣٢٦ - ٣٠٧	الخرائط وملاحظات عليها المترجم :
٣٠٩ - ٣٠٨	(١) الشرق القديم
	(٢) الشرق الأوسط في العصور اليونانية -
٣١١ - ٣١٠	الرومانية
	(٣) الشرق الأوسط في القرن السادس الميلادي ٣١٢
	(٤) الشرق الأوسط وشرق إفريقية
٣١٧ - ٣١٤	في عصر العباسيين

صفحة

(٥) الشرق الأقصى كما عرفه العرب

٣١٨ - ٣٢٣

في عصر العباسيين

٣٢٤

(٦) المحيط الهندي اليوم

٣٢٩

(٧) مصر السفلى

٣٢٧ - ٣٤٤

اللوحات :

(١) سفينة شراعية عربية حديثة في المحيط الهندي

(٢) سفينة مصرية قديمة

(٣) سفينة شراعية رومانية

(٤) سفينة أجنّتا

(٥) مركبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان

(٦) مركب بيزنطي آخر ذو شراع مئذ

(٧) سفينة الحريري

(٨) قارب خفيف مشدود الألواح بالليف

يستعمل قرب الشاطئ

٣٤٥ - ٣٤٦

شكلان

٣٤٧ - ٣٦٦

المراجع (من إعداد المترجم)

٣٦٧ - ٣٧٠

تصويبات وإضافات

- ح -

صفحة

٤١٥ - ٣٧١

فهارس :

٤١٠ - ٣٧١

(أولا) الأعلام

٤١٣ - ٤١١

(ثانيا) اللغة

٤١٥ - ٤١٤

(ثالثا) فهرس إفرننجي

٤١٥ - ٣٧١

فهارس :

٤١٠ - ٣٧١

(أولا) الأعلام

٤١٣ - ٤١١

(ثانيا) اللغة

٤١٥ - ٤١٤

(ثالثا) فهرس إفرننجي

تصدير

بقلم الدكتور مجي الحجاب

(١)

هذا الكتاب « الملاحة العربية في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى » للأستاذ جورج حوراني يصور في أتم صورة ممكنة تاريخ الملاحة عند العرب حتى القرن الخامس عشر ، منذ كانت الملاحة في البحرين الأبيض والأحمر وفي الخليج الفارسي والمحيط الهندي بين العرب أو بين هذه الشعوب التي سكنت هذا الجزء من العالم الذي يعرف اليوم بالشرق الأوسط .

إنه يصور قداماء المصريين وهم يبحرون البحر الأحمر إلى بنت (الصومال) ويحدثنا عن القصة المصرية القديمة ، قصة هذا الملاح الذي تحطمت سفينته فألقت به الأمواج وحيداً في جزيرة تبعد عن طيبة مسيرة شهرين ، وهناك لقي الثعبان العظيم الذي يزعم أنه أمير بنت وأن له السيطرة على التوابل وعلى الحيوانات في إفريقيا .

وهو يذكرنا بهذه النقوش في الدير البحري التي تقول بأن الملاح

حتشلسوت قد بعثت بخمس سفن كبيرة في البحر إلى بنت . كما يحدثنا عن رمسيس الثالث الذي سير أساطيله إلى هذه البلاد ثم إلى شبه جزيرة سينا .

ثم ينتقل المؤلف إلى الفينيقيين الذين انتقل إليهم زمام البحر بعد اضمحلال دولة الفراعنة . ويذكر ما جاء في التوراة بسفر الملوك الأول « وعمل الملك سليمان سفناً في عصيون جابر التي بجانب أيلة على شاطئ بحر سوف في أرض أدوم » ، ويحقق هذا النص راجعاً إلى النتائج التي انتهت إليها أبحاث البعثة العلمية الأمريكية التي قامت بالحفائر بين سنتي ١٩٣٨ و ١٩٤٠ في منطقة عصيون جابر وهي أن هذه البلدة تقع بتل الخليفة غرب العقبة ، وأن السفن التي سيرها سليمان كان يعمل بها فينيقيون أرسلهم حيرام ملك صور .

(٢)

ويتتبع المؤلف النشاط البحري في الجزيرة العربية فيحدثنا عن نشاط سكان جرّها — وهي مدينة على ساحل الأحساء يسكنها العرب — وكانوا يتجرون عن طريق القوفل مع جنوب الجزيرة — أرض البخور — وربما كانوا يتجرون بجرّاً وبراّ مع مدينة سلوقية ، القريبة من المدائن . ويحدثنا عن السفن العربية التي سميت ماداراتا ، وهي في الواقع كلة مدرعات العربية ، وكانت مشدودة الألواح بالليف .

وهو حين يذكر رواية اسطرابون عن السفن العربية التي لم تكن معدة للحرب ، لأن العرب تجار يعنون بتجارتهم ولا يميلون للحرب برأ كانت أو بحراً ، يردها مبيناً أن النبط كانوا حلفاء لروما أيام اسطرابون وكان لهم نشاط في حرب البحار .

ثم إن قبيلة حمير كانت ذات نشاط ملاحى كبير في منتصف القرن الأول الميلادى ، وكان الساحل اليمنى مزدجماً بأصحاب السفن والملاحين العرب وهم دائبون على أعمالهم التجارية مع إريتريا والصومال وبريجازا (فى الهند) وعمانة وفارس وغيرها .

وكذلك كانت عدن — بلاد العرب السعيدة — وكانت فى القديم ميناء التبادل التجارى بين الهنود والمصريين ، ثم أصبحت ميناء يلتقى فيه التجار اليونان والرومان بكثرة حتى أقيمت بها كنيسة للنصارى . وكان التجار العرب يقيمون أحياناً فى البلاد التى يحلو لهم العيش فيها بعد الاتجار معها ، فأكسوم المستقلة أسسها مستوطنون من بلاد العرب الجنوبية . وكانت الصلة بين بلاد العرب والصومال قديمة ، وقد حكم الصومال وما وراءه أمراء من العرب ، كما كانت زنجبار يحكمها سلطان عربى .

(٣)

وقبل الإسلام أصلحت الطرق التجارية وشق الكثير منها من أجل

تيسير الاتجار بين الأمم . ففي القرن الثاني أنشئ طريق من أيلة ، على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق ماراً بالبتراء وبصرى . وفي مصر أصلح تراجان القناة القديمة التي كانت الرواسب قد طمرتها ، وحفر قسماً جديداً عند طرفيها ليصلها بالنيل عند بابليون ، ولتلتقى بالبحر الأحمر .

وازدهرت البتراء في القرن الثاني .

ويذكر الطبري أن الأبلّة كانت تسمى قبل الإسلام «فرج الهند» فقد كانت الصلات التجارية بين هذا الميناء والهند وثيقة .

(٤)

وقد أحسن المؤلف عرض فكرة البحر عند المسلمين . وقد بدأ بحثه بملاحظة ما جاء في القرآن الكريم عن البحر ، حاثاً الناس على العناية به والتمتع بخيراته التي هي من نعم الله على الناس .

كانت قريش — وهي القبيلة الشمالية التي استطاعت قبيل الإسلام أن تسيطر على مكة وأن تجلب عنها قبيلة خزاعة — تشغل بالتجارة ، وكان لها بالحبشة ، عن طريق البحر الأحمر ، صلات تجارية قوية . وقد أفاد النبي عليه الصلاة والسلام مما كان بين الأحباش والعرب فأشار على القلة المؤمنة التي قاست اضطهاد قريش لها في السنوات الأولى للدعوة بأن تهاجر إلى الحبشة . وهناك أحسن النجاشي استقبالهم وأمنهم

ورفض تسليمهم إلى قریش حين ألحت في طلبهم .
وقد استخدم المسلمون العرب البحريين وعمان ، على الساحل الشرقي ،
وشنفوا منهما غارات بحرية .

وحين اتسعت الدولة العربية ، أيام أمير المؤمنين عمر ، استولى
المسلمون على شاطئ الخليج الفارسي واضطر القادة إلى استخدام البحر
في تنقلات بعض قواتهم — ولم يكن هذا غريباً على العرب . « فإن
العربي يركب مركباً كما يركب جملاً إما للتجارة وإما لطلب الغنيمة » .
وقد اختلف رأى الحكام المسلمين حين أصبحت الغارات البحرية
أمراً لا مفر منه . فقد كان عمر حريصاً على ألا يركب العرب ،
كجيش ، البحر ، فلم يجوز ركوب البحر إلا لرد عدوان الأجهاش على
الشواطئ العربية .

وكان معاوية ، وهو من بني أمية الذين أثروا من التجارة ثراء عظيماً ،
ميلاً إلى استخدام البحر في توسيع الدولة الإسلامية ، ولكنه لقي
معارضة شديدة من عمر فلما ولي عثمان الخلافة ، وكان ميالاً إلى معاوية ،
استجاب لرغبته ، وأتاح له أن يذهب بحراً لغزو قبرص . وبعد هذا
استطاع الأمويون أن ينتصروا بحراً في موقعة ذات الصواري ، ثم
هدد العرب صقلية والقسطنطينية بأسطولهم . فلما أصبح معاوية خليفة
للمسلمين أقام صناعة السفن فنقل العمال الفرس المقيمين في أنطاكية

وحمص وبلبك إلى صور وعكا وغيرها من الموانئ ، وهكذا نجح معاوية في إحلال المسلمين محل الفينيقيين في صناعة السفن . وكما أفاد معاوية من أهل الشام في بناء السفن فكذلك أفاد من المصريين للعمل في هذه السفن كبحارة وضباط ، كما أسهم أهل الخبرة منهم في بنائها .

(٥)

وإذا كان تراجان قد حاول أن يربط البحرين الأحمر والأبيض عن طريق قناة تربط بين البحر الأحمر والنيل فإن عمرو بن العاص لم يكد يتم دراسة الأحوال في مصر بعد فتحها حتى اقترح على معاوية شق قناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا . ولكن خشى أن يكون في شق القناة تمكين لقوات بزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . وهذا هو السبب نفسه الذي حال دون تنفيذ هذه الفكرة أيام هرون الرشيد .

وكانت هذه المخاوف معقولة في ذلك الوقت ولم يكن فيها جنوح إلى الخيال فإن الصليبيين حين احتلوا أيلة على خليج العقبة في القرن الثاني عشر شن رينودى شاتيون Renaud de Chatillon غارة كهذه سنة ١١٨٣ .

(٦)

ولم تكن العناية بالبحر قاصرة على الحسكام وحدهم لكي تستخدم

السفن في أغراض حربية أو دفاعية عن السواحل الطويلة التي تحد الإمبراطورية الإسلامية ، فقد عُني التجار أيضاً بالسفن واستعانوا بالتواخذة والبانانية ممن عرفوا مسالك البحر وخبروا أجواءه وأنواءه . وقد عرف العرب الأيام التي تهب فيها الرياح الموسمية وحددوا الأوقات الملائمة لسير السفن في المحيط الهندي . ويذكر المسعودي أن الملاحين العرب كانوا يستعينون في أسفارهم بدليل بحري سموه راهنامه (رَهْمَانِي) ، وقد ارتحل المسعودي بحراً مع جماعة من التجار وهو يقول : « وصاحبت مشايخ فيه (في المحيط الهندي) ولدوا ونشأوا من ربابين وأشائمة ووكلاء وتجار ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها » .

وكان للتجار المسلمين من الشأن في بلاد الصين ما أتاح لهم أن يظفروا من ملك الصين بحق إحالة خلافاتهم القانونية على قاض منهم .

(٧)

وفي القرن العاشر اضطربت الأحوال في الدولة العباسية وبدأ يبدو جلياً أثر تقطيع هذه الدولة إلى دويلات وأخذ مركز الخليفة العباسي يتحرج وأصبحت السياسة العليا في الدولة بغير موجه ، وصادف هذا حدوث ثورة في الصين حين حاصر هوانج تشاو مدينة كانتون وقتل من التجار العرب وغيرهم ما لا يقل عن مائة وعشرين ألفاً ، وتبع ذلك ظلم فادح

للتجار فالرموم ما لا يجب عليهم وغلبوهم على أموالهم واستجازوا ما لم يحجز الرسم به قديماً في شيء من أفعالهم .

وكانت موانئ البحر الأحمر المصرية من العوامل الرئيسية في تيسير الملاحة بين البلاد العربية والهند والصين طوال قرون عديدة ، مما ثبت زعامة العرب في المحيط الهندي . ولكن الغرب في القرن الخامس عشر بدأ يتيقظ ويلتفت إلى الكشف عن البلاد المجهولة وراء البحار . واستعان فاسكو داجاما سنة ١٤٩٨ برشد من أكثر أهل زمانه علماً بالبحر ، قد اشتهر بدليل له كان البحارة يستعينون به في رحلاتهم . هذا المرشد هو شهاب الدين أحمد بن ماجد الذي أعان سفن البرتغال على أن تمخر في سلام المحيط الهندي ، وكما يقول المؤلف : « وهكذا قضى عربى على زعامة العرب في هذا المحيط » .

(٨)

المؤلف

والمؤلف ، الأستاذ جورج فضلو حوراني ، عالم أمريكي جمع بين الثقافتين الشرقية والغربية . فقد أتاح له أصله العربي أن يجيد اللغة العربية وآدابها وأن يفيد من المصادر التي كتبت بهذه اللغة الفائدة المرجوة في البحث العلمي الدقيق الذي اضطلع به ، وأتاحت له ثقافته

الغربية أن يطلع على كتب التاريخ القديم وعلى أبحاث المستشرقين مما يمكن له أن يحقق الأعلام التي وردت في النصوص العربية وأن يقارن بين ما جاء في هذه الكتب وبين ما ذكره المؤرخون اليونان وغيرهم ممن تناولوا هذا الموضوع .

على أن الأستاذ حوراني لم يرجع إلى مصادر عربية مألوفة يسيرة ، بل إنه رجع إلى هذه الكتب الصعبة التي تحتاج إلى كثير من الجهد ومزيد من المعرفة لكي تفهم ويفاد منها على الوجه العلمي الصحيح . رجع إلى كتب المكتبة الجغرافية العربية التي تعد المصدر الأول في هذا البحث فأتاح له ثقافته الواسعة واستعداده للصبر والروية والأناة في البحث أن يخرج بهذه النتائج الباهرة التي تتجلى في كل صفحة من صفحات بحثه القيم .

وقد تحمل الأستاذ في بحثه مشقة دامت سنوات ، وأظن أنه سيتحمل هذه المشقة سنوات طويلة أخرى . بدأ بحثه هذا كرسالة للدكتوراه بجامعة برنستون سنة ١٩٣٨ ثم نال الدرجة التي ابتغها من هذه الجامعة . ولم يكد يفرغ من هذا حتى عاوده الحنين إلى إعادة النظر في هذه الرسالة ، وأخذ يستزيد من القراءة ويطيل البحث والفكر فيما يقرأ حتى كان هذا الكتاب القيم الذي فرغ منه سنة ١٩٥١ ، ولعله يقرأ في الموضوع نفسه اليوم لكي يضيف إلى مؤلفه نواحي جديدة من البحث

في الحياة الاقتصادية وفي الحياة السياسية الدولية اللتين لم يقصد إلى درسهما في كتابه الذي يخرج إلى الناس باللغة العربية اليوم .

وتشير أبت N. Abbott^(١) إلى أبحاث ثلاثة ظهرت حديثاً عن الملاحة العربية . أولها هذا الكتاب الذي تقدم له ، كتاب الأستاذ حوراني ،

والثاني كتاب Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean

from the 7th to the 10th Century A. D. , London 1959 وقد ألفه

الدكتور علي محمد فهمي . والثالث كتاب^(٢) Naval Power and Trade

in the Mediterranean, A.D. 500 - 1000 وقد ألفه الأستاذ أرشيبالد

لويس . وقد أخذت « أبت » على حوراني أنه لا يزال يأخذ بنظرية بيرين

Pirene التي أصبحت بالية ، والتي تقول إن الدولة الإسلامية قد فصلت

بين دول البحر الأبيض المتوسط وبين المسلمين . وقد تناول الأستاذ

المترجم الدكتور السيد يعقوب بكر هذا في تعليقاته القيمة على الترجمة .

وتذكر أبت أن هذه الكتب الثلاثة يكمل بعضها بعضاً ، وأنها

ستكون أساساً قوياً لأبحاث جديدة مؤكدة عن الملاحة العربية في

القرون الوسطى .

(١) Journal of Near Eastern Studies, Vol, 12 (January

October, 1953), p. 140 - 142.

(٢) ترجمته مؤسسة فرانكلين ويظهر قريباً . ترجمة الأستاذ أحمد عيسى

ومراجعة الأستاذ محمد شفيق غربال .

(٩)

المترجم

ومترجم هذا الكتاب الدكتور السيد يعقوب بكر من العلماء المصريين الذين أتموا دراساتهم في جامعة القاهرة ، حيث حصل بامتياز على الليسانس من قسم اللغة العربية واللغات الشرقية ، ثم حصل على دبلوم معهد الدراسات الشرقية من هذه الجامعة بدرجة جيد جداً ، وأوفد في بعثة إلى جامعة لندن ليتخصص في اللغات السامية وآدابها فحصل على درجة الدكتوراه فيها ، وعاد إلى مصر حيث عهد إليه بالتدريس في الجامعة . وأشهد أني لم أراجع ترجمته هذه على أنها ترجمة حرفية لكتاب من الكتب بل كنت أراجع وأقرأ بحثاً لعالم يشارك المؤلف في كثير ويخالفه في كثير أيضاً ويثبت آراءه في الهوامش ، كما يفسر ما يحتاج إلى تفسير مما يبسر للقارئ العربي تتبع الموضوع . فهو بهذا قد استغرق في البحث استغراقاً لا يقل عن المؤلف نفسه . وأشهد أنه قرأ كل ما استطاع أن يصل إليه من المراجع التي رجع إليها المؤلف . ويشهد على الجهد الذي بذله المترجم ، وعلى التعمق في بحث الموضوع الذي كتب فيه البحث ، أنه أضاف ، عدا الملاحظات القيمة التي ملأت كثيراً من الهوامش ، فصلاً ضافياً عن (أوفير) ألحقه بالترجمة بعد

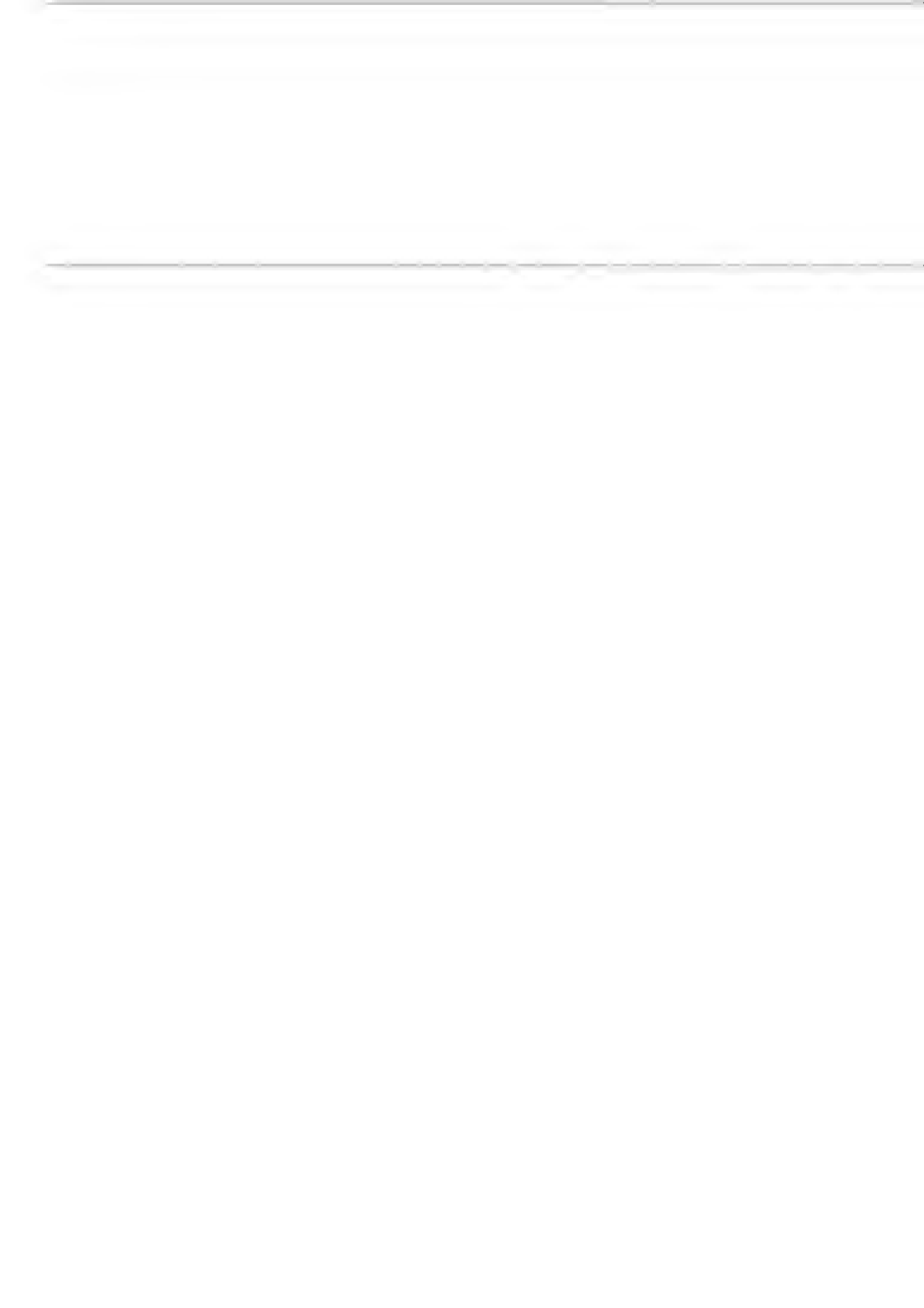
الفصل الأول . فقد آثر أن يوضح موقع هذه المدينة أو المنطقة وأن يستعرض آراء الكتاب فيها ، فبين أن الأستاذ حوراني قد ساير النظرية القديمة التي تجعلها بالهند ، وعرض إلى الرأي بأنها في روديسيا الجنوبية حيث مناجم الذهب ، ثم أشار إلى رأى جلزر Glaser القائل بأنها في منطقة الخليج الفارسي ، وانتهى إلى أنها في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية . وهذا مثل من دقة المترجم ومن عنايته بموضوع الكتاب وحرصه على أن تكون الترجمة العربية ممثلة لسفراجامع في الموضوع بقدر ما يستطيع . وهذا كله مع عدم الساس بنص الكتاب نفسه . وله الفضل أيضا في أنه ذيل الكتاب بقائمة تشمل المراجع التي أشار إليها المؤلف في غضون الكتاب ، والتي أشار إليها هو (أى المترجم) في تعليقاته .

حين تفضل صديق الأستاذ حسن العروسي فطلب مني قراءة هذا الكتاب لم أتردد في أن أطلب إليه أن يعمل على ترجمته إلى اللغة العربية ونشره في العالم العربي . فهو كتاب يتناول ناحية من أهم النواحي الحضارية في حياة العرب في العصور الوسطى ، ناحية تعاون فيها الحكام والتجار والعلماء جميعاً فرفعوا راية العرب في المحيط الهندي وعلى موانئ الهند والصين وبلاد إفريقية . وهو يؤيد الحقيقة التي يجب

أن تنشر بين الناس وهي أن زمام البحر كان في يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادى ، وأن العرب حين بدأ يتطلع إلى معرفة ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من مرشد عربى هو شهاب الدين أحمد بن ماجد وهو الذى أعان فاسكو دا جاما على أول رحلة له فى المحيط الهندى . وكم نحن فى حاجة إلى نشر ما يذكرنا بماضينا المجيد ليحفزنا إلى التطلع إلى مستقبل يتفق مع مجد ماضينا ويفوقه لما فى هذا الماضى المجيد من العوامل الحافزة الدافعة .

وإذن فهذا كتاب من خير الكتب التى تضم اليوم إلى المكتبة العربية .

القاهرة فى أبريل ١٩٥٨



مقدمة

إن تاريخ الملاحة العربية موضوع متسع في المكان والزمان ، عولجت أجزاء منه في طائفة كبيرة من المقالات والفصول العلمية . والغرض من هذا الكتاب أن يكون عرضاً عاماً متصلاً لحوالى ربع الموضوع . فقد اقتصر في المكان على المياه الشرقية ، ولكن ألمت إلماً قصيراً بالبحر المتوسط الذى كان مجالاً للملاحين العرب منذ بدء الإسلام . وهذا التقسيم إلى البحر المتوسط والمحيط الهندى له ما يبرره في الفروق العديدة التى كانت بينهما وكذلك بين البلاد التى تحدهما في العصور القديمة ، فالأحوال الجغرافية ، والصلات بسائر الشعوب ، وأنواع السفن ، وطرق الملاحة ، كانت كلها مختلفة . أما الزمان فقد عالجته منه العصور المتقدمة ، فالعرض التاريخى في الفصاين الأولين يمتد حتى سنة ١٠٠٠ م أو نحوها ، وإن كان الفصل الثالث يمتد إلى ما وراء ذلك ببضعة قرون .

وهذا الكتاب تاريخ للطرق التجارية في المحيط الهندى وللسفن التى سلكتها . ولكنه ليس تاريخاً اقتصادياً ، فهو لا يذكر السلع التى كانت تحملها السفن إلا عرضاً . بل إننى أقلت في دراسة تاريخ الملاحة

من الانتفاع بالحقائق المعروفة عن الاتصال التجارى بين الشعوب المختلفة . وذلك لأن هذه الأدلة التجارية ، إذا نظرنا إليها وحدها ، لا تطلعنا فيما يتعلق بموضوعنا على أكثر من مجرد وجود الملاحة . فإذا علمنا أنه كانت فى بابل سلع هندية تنتمى إلى عصر معين ، كان ذلك خيراً ، ولسكننا مع ذلك نريد أن نعرف أكان الهنود أو البابليون أو شعب يصل ما بينهما كعرب عمان هم الذين نقلوها إلى بابل . والكتاب أيضاً ليس تاريخاً « للملاحة » فى معناها الفنى ، فإن هذا موضوع لا يساس قياده إلا للملاح خبير .

هذه هى الحدود الأساسية التى فرضتها على مادة كتابى ومنهجه لسبب أو آخر . ولكن الكتاب يتجاوز فى إحدى النواحي نطاق الموضوع الذى يوحى به عنوانه . فقد جلت فى التاريخ البحرى لشعوب أخرى غير العرب ، لأظهر الأساس التاريخى لجهود العرب والظروف التى أحاطت بها ، ولأنه يصعب أحياناً رسم حد فاصل بين الشعوب متى ركبت البحر واختلطت فى الموانئ بعضها ببعض .

وقد بدأ هذا الكتاب رسالة دكتوراه لجامعة برنستون فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٣٩ ، وكان عنوانها « الملاحة العربية فى المحيط الهندى فى القرنين التاسع والعاشر Arab Navigation in the Indian Ocean in the Ninth and Tenth Centuries » . وأنا مدين بالفضل الأول

للمشورة الحكيمة التي كنت أتلقاها في برنستون من الأستاذ فيليب خورى حَتَّى Philip K. Hitti ، والأستاذ هارولد ه. بندر Harold H. Bender — والواقع أن الأستاذ حتى هو الذي اقترح على أولي الملاحظة العربية موضوعاً يتطلب البحث . وقد أعدت كتابة تلك الرسالة وتوسعت فيها لتكون هذا الكتاب . وقد شغلت بذلك خلال إجازات قضيتها في القدس ، حيث أتاح لي مدير المتحف الأثري الفلسطيني Palestine Archaeological Museum وموظفو مكتبته كل التسهيلات الممكنة . وأنا مدين بالشيء الكثير للاقتراحات والانتقادات التي تفضل عليّ بها علماء وأصدقاء آخرون ، أرجو أن يرضوا بما أجمله هنا من تقدير ؛ وأنا مدين أيضاً بالكثير لبحوث المستر آلان فليزر Alan Villiers ، والفقيه الأستاذ جابريل فران Gabriel Ferrand ، والفقيه المستر جيمس هورنل James Hornell ، وغيرهم ممن ذكرت كتاباتهم في الهوامش . وأشكر أيضاً المؤلفين أو الناشرين الذين سمحوا لي بالنقل عن كتب يحتفظون بحقوقها . وأحب أيضاً أن أشكر رئيس تحرير مجلة الجمعية الآسيوية المالكية Journal of the Royal Asiatic Society ، لسماحه بطبع ملحق الفصل الأول من جديد ، وكانت أجزاء منه قد وردت في مقالة نشرتها المجلة في ديسمبر ١٩٤٧ .

وأنا مدين بصور الكتاب للمستر أ. ج. فليزر A. J. Villiers ،

فقد سمح لي باستعمال صورتيه المنشورتين في اللوحتين الأولى والثامنة ؛
ولمدير المكتبة الوطنية بباريس Bibliothèque Nationale ، فقد أتاح
صور اللوحات الخامسة والسادسة والسابعة وسمح لي بنقلها ؛ ولمدير
المتحف الأثرى الفلسطيني ، فقد سمح بنقل صورتي اللوحتين الثانية
والثالثة عن كتابين في مكتبة المتحف ؛ ولناشرى هذين الكتابين
وهما دار النشر الرسمية البريطانية H. M. Stationery Office وب پاىو
P. Payot ؛ ولطبعة جامعة أكسفورد Oxford University Press ،
فقد سمحت بتصوير اللوحة الرابعة ؛ وللمطبعة نفسها ، وسمو الأمير نظام
حيدر آباد للسماح بنقل هذه اللوحة .

وإننى مدين بالشكر للقائمين على مطبعة جامعة برنستون لصبرهم
على إعداد النص والخرائط والصور .

وأشكر أخيراً والذى لما أتاحاه لي من فرصة الدراسة في برنستون ،
وزوجى لما دأبت عليه من تشجيعى على إتمام هذا الكتاب .

ج . ف . مورالى

Ann Arbor آره أربور

أغسطس ١٩٥٠

ملاحظة

تكتب عناوين الكتب والمقالات كاملة عند ذكرها لأول مرة .
(ملاحظة للمترجم : جعل المؤلف هوامش الكتاب سلسلة الأرقام . ولهذا رمز إلى هوامشنا بنجمة أو أكثر (على حسب العدد)
تميزاً لها عن هوامش المؤلف) .

* أورد المؤلف هنا ملاحظات أخرى لا حاجة بقارئ الترجمة العربية إليها .
(المترجم)



الفصل الأول

الطرق التجارية قبل الإسلام

كَانَ حُدُوجَ الْمَالِكِيَّةِ غُدُوءَ خلايا سفين بالنواصف* من دد*
غُدُوءِيَّةٌ أَوْ مِنْ سَفِينِ ابْنِ يَامِنٍ يحور بها الملاح طوراً وَيَهْتَدِي**

* لا « بالنواصف » كما في الأصل الإنجليزي . (المترجم) .

** الحدود جمع حدّج وهو مركب من صراكب النساء . والمالكية منسوبة إلى مالك بن سعد بن ضبيعة . والخلايا جمع خليّة ، وهي السفينة العظيمة . والنواصف جمع ناصفة ، وهي الرحبة الواسعة تكون في الوادي . ودد موضع . وفي البيت تقديم وتأخير ، والتقدير كأن حدود المالكية غُدُوءَ بالنواصف من دد خلايا سفين . (المترجم عن شرح القصائد العشر للتبريزي)

*** عدولية نسبة إلى عدوّكّي ، ويقول عنها ياقوت في معجم البلدان (ط فستنفلد Wüstenfeld ، ج ٣ ، ص ٦٣٣) لأنها قرية بالبحرين ، ولكن لعلها Adalis كما يرى س . فرنكل S. Fränkel (في كتابه المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢١٤ والهامش الأول فيها) ، وقد تابعه المؤلف في ترجمته الإنجليزية التي أوردتها للأبيات الثلاثة . وأدولس ميناء تجارى على ساحل الحبشة قديماً ، لعب دوراً كبيراً في القرون الأولى بعد المسيح . وفي شرح التبريزي أن ابن يامن ملاح من أهل حجر أوتاجر ، وبحور: أى يعدل بها ويميل ، ويهتدى: يمضى للقصد . (المترجم)

يَسْقُ حَبَابَ الْمَاءِ حَيْرُومَهَا بِهَا كَمَا قَسَمَ الثَّرْبُ الْمُقَابِلَ * بِالْيَدِ

معلقة طرفة ، الأبيات ٣ — ٥

ما قبل التاريخ ، والجغرافيا

كان العرب^(١) ، قبل بزوغ التاريخ بوقت طويل ، كغيرهم من الأمم ،

* لا « المائل » كما في الأصل الإنجليزي . (المترجم)

*** حباب الماء طرائفه . والحيزوم الصدر . والمقابل الذى يلعب لعبة لصبيان الأعراب ، يقال لها المقابيل أو المقابلة ، وهى تراب يكومونه أو رمل ، ثم يجمعون فيه خيشاً ، ثم يشق المقابيل تلك الكومة بيده فيقسمها قسمين ، ثم يقول : فى أى الجانبين خبأت ، فإن أصاب ظفر وإن أخطأ خسر . (المترجم عن التبريزى)

(١) معنى « العربى » Arab فى هذا الكتاب كل من يتكلم العربية ، و « الفارسى » Persian كل من يتكلم الفارسية ؛ ومعنى «an Arabian» من يسكن بلاد العرب ، والإيراني Iranian من يسكن إيران . فى الجاهلية كان العرب جنياً يسكنون الجزيرة العربية ، عدا بضعة قبائل فى صحراء مصر بين النيل والبحر الأحمر ؛ وكان كل سكان الجزيرة عرباً ، إذا عددنا الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية فروعاً من العربية . أما بعد الفتوحات الإسلامية فإن ساكن إيران الذى يتكلم العربية قد يسمى عربياً أو إيرانياً ؛ والفارسى هو من يظل على الكلام بالفارسية . ولكننا لا نعرف دائماً اللغة التى كان يتكلمها الناس فى بلادهم ، فلا بد فى بعض الحالات من التردد فى استعمال هذه اللفظة أو تلك .

(المترجم : الحميرية هى الاسم الذى أطلقه العرب على اللغة العربية الجنوبية القديمة ، وكانت تشمل على لهجات مختلفة ، منها الميعنية والسبئية . فلعن المؤلف يقصد بقوله « الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الجنوبية » : الحميرية وغيرها من اللهجات العربية الحديثة .)

يصنعون القوارب من الجلود أو جذوع الأشجار المجوفة أو أية مادة أخرى ملائمة ، ويمخرون المياه الهادئة بالمجداف الصغير paddle أو المُرْدِي . فذهبوا في البحر لصيد السمك ، وبدأوا الفوص طلباً للؤلؤ ، وربما تعلموا أيضاً استعمال المجاديف الكبيرة oars . وقد تطورت الملاحة في معناها الصحيح عن هذه الأعمال الساذجة ، عندما أقدم الإنسان على التوغل في البحر . ولكن لا يُعْنَى هذا الكتاب بذلك التطور الغامض للسفن البدائية . فموضوعنا يبدأ عندما أقام العرب الأوائل صاريا وشراعا ، ووكالوا أمرهم إلى الرياح في البحر العريض وإلى رحمة آلهتهم . وقد حدث هذا أيضاً قبل التاريخ . فنحن لا نعرف طبيعة سفنهم الشراعية الأولى إلا نلنا . والراجح أن ألواح هياكلها لم تكن تثبت بالمسامير بل تشد بخيوط من ليف ؛ ومن الممكن أن الشرع كانت مربعة ولم تكن ممتدة بين مقدم السفينة ومؤخرها كما كانت في العصور التاريخية، ولكن هذا بعيد عن اليقين^(٢) .

وكان الموقع الجغرافي ، في نواح عامة معينة ، يساعد على تطور الملاحة من شواطئ الجزيرة العربية . فهي تحد من ثلاث جهات بخط ساحلي

(٢) انظر الفصل الثالث . وارجع في السفن البدائية إلى ح . هورنل J. Hornell في كتابه Water Transport : Origins and Early Evolution (كمبرج ، ١٩٤٦) ، وبحثه Sea-trade in early times في مجلة Antiquity ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٣٤ — ٢٥٦ .

بالبحر الطول ، يدور من خليج السويس إلى رأس الخليج الفارسي . وتمتد بالقرب من هذه السواحل أخصب بقاع الجزيرة ، وهي اليمن وحضرموت وعمان ؛ ولم يكن الاتصال بينها بجزراً أشد هولا من عبور الصحارى والجبال التي تفصل بينها برأ . وكانت التجارة مع البلاد المجاورة تجدد حافزاً إلى الغرب في الشواطئ الطويلة التي يتميز بها شمال إفريقية الشرق ، وحافزاً إلى الشمال الشرق في شواطئ إيران المديدة ، وهذه الشواطئ وتلك تمتد محاذية للشاطئ العربي غير بعيدة عنه ، وتدنو منه كثيراً عند نهايتيه البعيدتين ؛ فتهيأ للعرب الاتصال عبر المياه المغلقة في البحر الأحمر والخليج الفارسي بمركزين من أقدم مراكز الثروة والحضارة في العالم ، هما مصر وإيران ، فضلاً عن أرض الجزيرة Mesopotamia ، التي كان يمكنهم بلوغها بجزراً أو برأ . وكان من اليسير عليهم عبور البحر إلى شرق إفريقية في الجنوب الغربي والسير بسفهم على ساحله بحثاً عن سلع المناطق الاستوائية ؛ وكان شاطئ إيران شرقاً يؤدي إلى الهند — وكانت الرياح الموسمية معواناً في آخر الأمر على الرحلة إلى إفريقية والهند معاً . والأهم من هذا كله أن البحر الأحمر والخليج الفارسي ، يكملهما النيل والفرات ودجلة ، ممران طبيعيين للملاحة بين حوض البحر المتوسط وشرق آسيا ، فكان العرب يطلون من كلا جانبي جزيرتهم على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة في العالم .

ولكن لم يمكن الانتفاع انتفاعاً كاملاً بمزايا هذا الموقع الجغرافي إلا بعد التغلب على صعاب معينة . فالجزيرة العربية لا تنتج ولم تنتج أبداً الخشب الصالح لبناء السفن القوية . وهى لا تشتمل أيضاً على الحديد لدق السفن بالمسامير ، كما أنها ليست على مقربة من أى بلد ينتجه . وليست فيها أنهار صالحة للملاحة ، وما فيها من الموانئ الممتازة قليل . وكان البحر الأحمر ، الذى يمتد نحو ١٢٠٠ ميل ، يفصل فى العصور القديمة بين مصر والجنوب الغربى من الجزيرة العربية أكثر مما يقرب بينهما . وكان النصف الشمالى من هذا البحر خاصة ينطوى على عقبات كأداء . فعلى جانبيه صحراء لا ماء فيها تمتد مئات من الأميال . والشعاب المرجانية الضخمة تحف كلا الساحلين ، وتمتد فى بعض المواضع بعيداً فى البحر ؛ فكان تلافى الاصطدام بها يتطلب معرفة وحنكة عظيمتين . وكانت الجزر المرجانية تعين على القرصنة ، التى كان البدو الجياع على كلا الجانبين يميلون إليها أشد الميل ، ويعدون لها امتداداً بسيطاً لغاراتهم فى الصحراء . وكان البحر خالياً من الموانئ الصالحة أو يكاد ، فلم يتوافر للملحج الأمن من أخطار العواصف أو القراصنة . وكانت الملاحة شمالاً صعبة بوجه خاص على الملاحين الأوائل ، لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوباً على هذا الجانب من البحر طوال العام^(٣) . فأقام العرب طرقاً

(٣) دائرة المعارف البريطانية Encyclopaedia Britannica ، الطبعة الرابعة =

للقوافل على طول الساحل الغربي من جزيرتهم ، بدلا من أن يواجهوا أهوال البحر الأحمر . وكانت الأحوال أوفق في الخليج الفارسي ؛ ولكن هنا أيضاً كان الماء الصالح للشرب شحيحاً على كلا الجانبين ، وكانت القرصنة تجمد حافزاً في كثرة الجزر وفقر سكان السواحل (٤) . ولهذا لم تكن عمان وثيقة الاتصال بأرض الجزيرة وإيران . وفي المحيط الهندي كانت السواحل المؤدية إلى الهند خراباً يباباً ، ولم يمكن الاستعانة بالرياح الموسمية لعبور البحر العريض بين الجزيرة والهند وشرق إفريقيا إلا ديثاً يمكن بناء سفن تستطيع احتمال هباتها العاتية .

هذه العقبات الطبيعية كان لابد من التغلب عليها بالحيلة والاختراع حتى يمكن الاستفادة من المزايا الطبيعية . ولكن مال جنوب الجزيرة الغربي وعمان إلى البقاء في عزلتهما ، وذلك لأنه لم يكن من اليسير على العرب إذا لم يكونوا على صلة دأمة بمراكز الحضارة القديمة في مصر وغربي آسيا والهند أن يأخذوا عنها ما عرفته من تحسينات في بناء السفن

== عشرة ، مادة « البحر الأحمر »

Red Sea ؛ و The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، الطبعة التاسعة (لندن ، ١٩٤٤ ، الأمانة البريطانية) ، الفصل الأول ؛ وم . كيري : M. Cary : The Geographic Background of Greek and Roman History (أ كسفورد ، ١٩٤٩) ، ص ١٨٧ — ١٨٨ .

(٤) ١ . ولسون The Persian Gulf : A. Wilson (لندن ، ١٩٢٨) ،

ص ١ وما بعدها .

والملاحة . بل إن المواد اللازمة لبناء السفن القوية كان لابد من جلبها من الهند^(٥) .

الشرق قبل الإسكندر

لا يعرف شيء عن نشاط العرب في الملاحة قبل الفتح الهليني للشرق الأدنى . ولكن شعوباً أخرى تركت آثاراً عن رحلاتها في المياه العربية قبل ذلك بزمان طويل . وفيما يلي عرض وجيز لهذه الرحلات يدل على أن سواحل الجزيرة العربية كانت في جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الأخرى بحراً .

فالنقوش السومرية والأكادية^{*} التي ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد تتحدث عن صلات بحرية بين أرض الجزيرة وبلاد دلمون Dilmun وماجن Magan وملُكْخَا Melukkhka . ولعل دلمون هي جزيرة البحرين . وماجن هي عمان باتفاق الآراء الآن عامة . ويقال إنها كانت تشتمل على الخشب والنحاس ، وفي نقش من لَاشْ Lagash^{**} يرجع

(٥) انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٢ وما بعدها .

* أكاد Akkad هي الجزء الشمالي من أرض بابل القديمة ، وسومر Sumer جزؤها الجنوبي . (المترجم)

** لَاشْ من أقدم المدن السومرية وأهمها وتقوم مكانها الآن تلّ اللوح .

(المترجم)

إلى عهد شلجى Shulgi (حوالى ٢٠٥٠) ذكر « لبنائى السفن فى ماجن ». وتذكر النقوش ملخا مع ماجن عادة ، ولكن لم يمكن بعد تعيين مكان ملخا فى ذلك الوقت على وجه أكثر تحديداً^(٦) .

* شلجى أو دنجى Dungi من ملوك أسرة أور الثالثة ، اعتلى العرش عام ٢٤٥٦ ، وامتد حكمه ٥٨ سنة (The Cambridge Ancient History ج ١ ، ص ٤٣٧) . وهو أول من سمي نفسه « ملك سومر وأكاد » (هـ . ر . هول The Ancient History of the Near East : H.R. Hall ، الطبعة العاشرة ، لندن ١٩٤٧ ، ص ١٩٠) . (المترجم)

** يرى س . ه . لانجيدون

S.H. Langdon (The Cambridge Ancient History ج ١ ، ص ٤١٥ — ٤١٦) أن ماجن ربما كانت المنطقة التى تسمى الآن الأحساء ، وأن الاسم ماجن (وهو مركب من الكلمة السومرية ما mā « سفينة ») يدل على أن أهل تلك البلاد كانوا رجال بحر . ويقول لانجيدون أيضا إن ملخا كانت تدل فى الأصل على عمان والجانب العربى من الخليج الفارسى ، ولكنها أصبحت تدل فى العصور المتأخرة على إثيوبيا .

وثمة رأى يقول إن ماجن هى سيناء ، أشار إليه هول (C.A.H. ج ١ ، ص ٢٦٢) .

وقد ورد ذكر ماجن فى نقوش الملوك السومريين والأكاديين التى نشرها ف . ثيرو — دانجان F. Thureau — Dangan فى كتابه Die sumerischen

und akkadischen Königsinschriften (ليزج ، ١٩٠٧) (Vorderasiatische Bibliothek. I. Band. Abteilung I.) ص ٦٦ و ٧٢ و ٧٦ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٦٤ و ١٦٦ . وورد ذكر ملخا فى الكتاب نفسه (ص ٧٠ و ٧٨ و ١٠٤ و ١٠٦ و ١٣٤) . وورد ذكر تلون Tilmun (بالتاء بدلا من الدال) مرة واحدة ، فى ص ٧٨ . (المترجم)

(٦) انظر عن ماجن ه . بيك The copper mountain of Magan : H. Peake

وعلى الجانب الغربى من الجزيرة العربية ، كانت السفن المصرية

= فى مجلة Antiquity ، المجلد الثانى (١٩٢٨) ، ص ٤٥٢ — ٤٥٧ ؛ وهورنل فى المجلة نفسها ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، (المترجم : ص ٢٣٨ و ٢٣٩) . ويقول ولسون ، ص ٢٧ ، إن ماجن ربما كانت تستورد الحشب من الهند لتصدره من جديد . وتبدو أنماط السفن التى عرفتها أرض الجزيرة ، وهى تتميز بهيكل مقوس ومقدمة ومؤخرة عاليتين تكادان تكونان عموديتين ، فى الفن المصرى قبل عهد الأسرات ، وذلك على « المقبرة الملونة » فى هيراكوبوليس Hieraconpolis وعلى مقبض السكين فى جبل العرك ؛ انظر ه . فرنكفورت H. Frankfort فى بحثه The origin of monumental architecture in Egypt مجلة American Journal of Semitic Languages and Literatures ، المجلد ٥٨ (١٩٤١) ، ص ٣٢٩ — ٣٥٨ ؛ و ه . ح . كانتور H. J. Kantor فى بحثه The final phase of predynastic culture مجلة Journal of Near Eastern Studies ، المجلد الثالث (١٩٤٤) ، ص ١١٠ — ١٣٦ . ويرى فرنكفورت (المترجم : فى ص ٣٥٨) أن نأثير أرض الجزيرة ربما بلغ هيراكوبوليس من أرض الجزيرة نفسها عن طريق وادى الحمامات والبحر الأحمر ، أو من بلد ما على سواحل إيران أو الجزيرة العربية مصطنع بصبغة أرض الجزيرة . ولكن الأدلة على ذلك ضعيفة ، وأنا أشك فى حدوث مثل هذه الرحلات فى الألف الرابع . ويمكن أن يكون العلم بأنماط السفن فى أرض الجزيرة قد جاء أيضا عن طريق سوريا .

(المترجم : كشف ف . و . جرين F. W. Green « المقبرة الملونة » عام ١٨٩٩ (كانتور ، ص ١١١) . وهيراكوبوليس هى نخن Nekhen التى كان يقيم فيها ملوك الصعيد قبل عهد الأسر ، وتقوم مكانها الآن قرية السكوم الأحمر إلى الشمال الغربى من لإدفو بنحو ١٨ كم . أما سكين جبل العرك فقد اشتراها ج . بنديت G. Bénédict فى القاهرة عام ١٩١٤ لمتحف اللوفر ، وقال له البائع إنها وجدت فى جبل العرك تجاه نجع سمادى (كانتور ص ١١٩ ، هامش ٩) .

تمخر البحر الأحمر منذ عهد ساحورع (حوالى ٢٤٧٠) في الأسرة الخامسة ، وكانت ثمة رحلات متعددة في عهد الأسرة السادسة (حوالى ٢٣٤١ — ٢١٨١) بالبر أو البحر إلى بلاد بنت Punt ، ولعابها ساحل الصومال الذى يواجه الجزيرة العربية . وفى تلك الفترة كانت السفن المصرية تبني لهذه الرحلة في رأس خليج السويس ، فكانت تقطع البحر الأحمر كله إلى الجنوب وتعود سالكة الطريق نفسه في وجه الرياح — وهو عمل غير هين في مثل ذلك العصر وعلى مثل ذلك البحر . وتسمى النصوص المصرية هذه السفن أحياناً « سفن جبال »^{٢٢٢} ، ويبدل هذا على أنها كانت من نمط أخذ عن هذه المدينة الفينيقية ، أو أنها

* في The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أنه حكم من ٢٩٥٨ إلى ٢٩٤٦ . (المترجم)

** في The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ٦٦٢) أن هذه الأسرة نولت الحكم من حوالى ٢٨٢٥ إلى حوالى ٢٦٣١ (؟) (المترجم)

*** هى مدينة ج ب ل الفينيقية ، وتسمى الآن جبيل ، وهى فى منتصف الطريق بين طرابلس وبيروت . وهى فى العبرية Qebal (حزقيال ٢٧ : ٩ ؛ ومع ياء النسبة فى يشوع ١٣ : ٥) . وتردد gubla كثيراً فى رسائل تل العمارنة . وهى فى المصادر اليونانية Byblos ، وفى النقوش المصرية القديمة Kupun(i) . ومن هذا يتضح أن نطق المؤلف لاسم المدينة ، أى جبال gebâl (بتحريك الباء بفتحة طويلة) ، ليس له ما يبرره . وإنما يستحسن نطقها جبيل على حسب التسمية الحديثة ، أو جبيل على حسب العبرية . (المترجم)

كانت من النوع الذى يستعمل فى الملاحة إليها . وكانت جبال تمد المصريين أيضاً بخشب الصنوبر والصمغ اللازمين لبناء السفن . وفى الماسكة الوسطى (حوالى ٢٠٠٠ — ١٨٠٠)^١ بعث الفراعنة بحملات بحرية إلى بنت ، تنعكس فى القصة المشهورة عن الملاح الذى تحطمت سفينته ، وهى تتحدث عن ملاح نجا وحده من سفينة مصرية تحطمت فى البحر الأحمر وألقت به الأمواج على جزيرة تبعد عن طيبة مسافة تقطع فى شهرين . وكان فى الجزيرة ثعبان يزعم أنه أمير بنت ، وكان يهيمن على طائفة متنوعة من التوابل والحيوانات الإفريقية . وفى المملكة الحديثة أرسلت الملكة حتشبسوت حملة إلى بنت ، ولعل ذلك كان عام ١٤٩٥ . وتدل الرسوم البارزة والنقوش فى الدير البحرى كيف سيرت إليها خمس سفن كبيرة فى البحر الأحمر ، وكيف استقبلت بنت المصريين^٢ ، وكيف عادوا . وبعد ذلك بثلاثة قرون ، أرسل رمسيس الثالث (١١٩٨ — ١١٦٧) أسطولاً من سفن كبيرة من ميناء يواجه فقط إلى بنت^٣ ، وبعث بحملة بحرية إلى بعض مناجم النحاس فى شبه

* فى The Cambridge Ancient History (ج ١ ، ص ١٧٣) : من ٢٣٧٥ (؟) إلى حوالى ١٥٨٠ . (المترجم)

* * أنار وصول السفن المصرية إلى بنت دهشة بانغة فيها ، فإن تجارة مصر البحرية مع بنت كانت قد انقطعت بعد الأسيرة الثانية عشرة . (المترجم)

* * * انظر فى تفصيل العلاقات التجارية بين مصر وبنت هورنل فى بحثه =

جزيرة سيناء (٧) .

== Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، المجلد ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٤٠ — ٢٤٦) . (المترجم)

(٧) يقارن ب . مونتيه P. Montet (Byblos et l'Égypte ، النص (باريس ، ١٩٢٨) ، ص ٦ و ٢٨٤) عبارة « سفن جبال » بعبارات « سفن ماري Mari » و « سفن أور Ur » و « سفن أكاد » في بحث ف . تيرو — دانيجان : Vocabulaires de Ras-Shamra ، مجلة Syria ، المجلد ١٢ (١٩٣١) ، ص ٢٢٨ — ٢٣٠ . وانظر في قصة الملاح الذي تحطمت سفينته ا . إرمان A. Erman في كتابه The Literature of Ancient Egyptians ، كما نقله إلى الإنجليزية ا . م . بلاكان A. M. Blackman (لندن ، ١٩٢٧) ، ص ٢٩ — ٣٥ .

(المترجم : ماري على الفرات الأوسط . وأور مدينة سومرية باللغة الأهمية ، تقع على بعد ١٤٠ ميلا جنوب بابل ، وعلى نحو ستة أميال جنوب المجرى الحالي لنهر الفرات . وهي الموطن الأول لسيدنا إبراهيم عليه السلام ، كما تقول التوراة . وهي الآن تل المقيبر . على أنني لم أجد في كتاب مونتيه شيئا مما ذكره المؤلف ، ومن الجلي أنه لا يمكن أن ينقل عام ١٩٢٨ ، تاريخ صدور كتابه ، شيئا نشره تيرو — دانيجان بعد ذلك بثلاث سنين .)

وانظر من مجلة حثشبوت ح . ه . بريستد J. H. Breasted في Ancient Records of Egypt (شيكاغو ، ١٩٠٦ — ١٩٠٧ ، ج ٢ ، الأقسام ٢٤٦ — ٢٨٧) ؛ و ا . نيفيل El. Naville في The Temple of Deir al Bahari ، الجزء الثالث (لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحات ٦٩ — ٨٥ . ويرى ر . ب . داورتي R. P. Dougherty في The Sealand of Ancient Arabia (نيوهيفن New Haven ، ١٩٣٢) ، ص ١٧٠ — ١٧٢ ، أن « أرض الله التي تذكرها نصوص الدير البحري قد تكون في جنوب الجزيرة العربية ؛ ==

وبعد أن اضمحلت قوة مصر ، بدأ الفينيقيون وقد أصبحوا القائمين على أمر الملاحة في البحر الأحمر . وربما كانوا كذلك قروناً عدة من قبل ، ولكن أقدم دليل قاطع على ذلك قول سفر الملوكة الأول : « وعمل الملك سليمان سفناً في عصيون جابر التي بجانب أيلة على شاطئ بحر سوف في أرض أدوم . فأرسل حيرام في السفن عبیده النواتي العارفين بالبحر مع عبید سليمان . فأتوا إلى أوفير ، وأخذوا من هناك ذهباً أربع مائة وزنة ، وأتوا بها إلى الملك سليمان » .
ويمكن الآن عن ثقة تحديد مكان عصيون جابر هذه بتل الخليفة

== وربما كانت تشتمل بنت أيضاً على جنوب الجزيرة . ويرى بريستد (القسم ٢٤٨) أن السفن ربما كانت تنحدر من طيبة مع النيل ، ثم تعبر القناة القديمة التي كانت تصل بين النيل والسويس ، ومنها تسير جنوباً في البحر الأحمر . ولكن انظر ج . بوزنر G. Posener في بحثه Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolemées ، المجلد ٢٦ (يولييه ١٩٣٨) ، ص ٢٥٩ — ٢٧٣ : ليس شمة أدلة قوية على أن القناة كانت موجودة قبل الألف الأول ، ولا يبرهن الدير البحري على أن السفن كانت تسير فعلاً من طيبة . هذا إلى أن الطريق الذي يراه بريستد يمتد نحو ثمانمائة ميل . والأرجح أن الحملة سارت برأ من طيبة إلى وادي الحمامات جنوباً ، وأن الأسطول أبحر من ميناء في منطقة القصير كما فعل أسطول رمسيس الثالث . وانظر أيضاً ب . ا . نيوبيري P. E. Newberry في بحثه Notes on sea-going ships ، المجلد ٢٨ (١٩٤٢) ، ص ٦٤ — ٦٦ .

غربي العقبة ، حيث قامت بعثة أمريكية بالحفر والتنقيب فيما بين ١٩٣٨ و ١٩٤٠ . ومن المحتمل أن سليمان نفسه (حوالى ٩٧٤ - ٩٣٢) بنى المدينة والمصنع الكبير لتكرير النحاس الذى كشف فيها بعد أن أخضع داود أبوه أهل أدوم . ولكن الآيات التى أوردناها تدل فى وضوح على أن سفن سليمان كان يعمل فيها فينيقيون بعث بهم حيرام ، ملك صور ، وتحدث الآيات اللاحقة أيضاً عن أسطول منفصل لحيرام أبجر مع أسطول حليفه . ولا بد أن هذه السفن بنيت فى عصبون جابر ، والواقع أنه كشفت فى تل الخليفة مسامير كبيرة من الحديد أو النحاس الممزوج به ، وقطع من حبال غليظة ، وكتل من القار لدم السفن* ، وأخرى من الصمغ لطلائها . وكان من الممكن أن يقطع الخشب اللازم للألواح من غابات البلوط التى كانت تشتمل عليها أدوم فى ذلك الوقت . وأوفير التى كانت تقصد إليها هذه السفن ربما كانت فى الهند ، فإن السفن كانت تقوم بهذه الرحلة مرة واحدة كل ثلاث سنين . والسلع التى كانت تجلب من أوفير ، وهى الذهب والفضة والجواهر وخشب الصندل والعاج والقروود والطواويس ، تفوح منها رائحة الهند ، سواء من الناحية اللغوية أو الناحية الاقتصادية . ويصف سفر الملوك فى الموضع نفسه* زيارة

* دمت السفينة طليتها بالقار (الخصص لابن سيده (بولاق ١٣١٩ هـ) ، ج ١٠ ، ص ٢٥) . (المترجم)
* * فى الأصحاح العاشر . (المترجم)

ملكه سبأ سليمان ، ولكن يلاحظ أنها جاءت في قافلة من الإبل لا فوق متن البحر . ومن الجلي أن السبئيين في ذلك الوقت ، كأهل مكة في أيام النبي محمد ، كانوا يستعملون الطريق البري الممتد من اليمن إلى سوريا عبر الصحراء على طول البحر الأحمر ^(٨) . وقد توقفت التجارة البحرية بعض الوقت بعد انقسام ملك سليمان* . وحاول يهوشافاط ملك يهوذا (حوالي ٨٧٣ — ٨٤٩) إحياءها ، فبنى السفن من جديد لتأتي له بالذهب من أوفير ؛ ولكنها « تكسرت » في عصيون جابر ، والظاهر

(٨) سفر الملوك الأول ٩ : ٢٦ — ٢٨ (المنقولة) وما بعدها ، الترجمة الإنجليزية المعتمدة (التي نقل عنها المؤلف) . وانظر في عصيون جابر مقالات ن . جلوك N. Glueck في مجلة Bulletin of the American Schools of Oriental Research الأعداد ٧١ و ٧٢ (أكتوبر وديسمبر ١٩٣٨) و ٧٦ (أكتوبر ١٩٣٩) و ٨٠ (أكتوبر ١٩٤٠) ؛ وما كتبه في Annual Report of the Smithsonian Institution (١٩٤١) ، ص ٤٥٣ — ٤٧٨ . وانظر في أوفير ج . مونتجومري J. Montgomery : Arabia and the Bible (فيلادلفيا ، ١٩٣٤) ، ص ١٧٦ وما بعدها (المترجم : وكذلك ص ٣٨ ، هامش ٥) ؛ وب . موريتز B. Moritz : Arabien (هانوفر ، ١٩٢٣) ، ص ٦٣ وما بعدها ؛ و ج . هورنل : Naval activity in the days of Solomon ، في مجلة Antiquity ، المجلد ٢١ (يونيه ١٩٤٧) ، ص ٦٦ — ٧٣ . (المترجم : انظر الملاحق الثاني للفصل الأول ، وقد أفردناه للحديث المفصل عن أوفير)

* حوالي ٩٣٥ إلى مملكة إسرائيل في الشمال ومملكة يهوذا في الجنوب . (المترجم)

أنها تحطمت تحت وطأة الرياح العاتية في خليج العقبة^(٩).

(٩) سمر الملوك الثاني ٢٢ : ٤٧ — ٤٩ ، وسر فر أخبار الأيام الثاني ٢٠ : ٣٥ — ٣٧ . وبندل سفر حزقيال ٢٧ : ٢٣ على أن صور كانت تتجر في أوائل القرن السادس قبل الميلاد مع سبأ وكنته Canneh وعدن ، ولكن ربما كان ذلك بالقوافل . وأنا أعد ، أذكره هيرودوت (الكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) من رحلة الفينيقيين حول إفريقية حوالي ٦٠٠ قبل الميلاد قصة من نسج الأساطير . فإن مثل هذه الرحلة ، التي يبلغ طولها ١٦ ألف ميل ، أطول كثيراً من أية رحلة قطعها الإنسان قبل القرن الخامس عشر الميلادي ؛ ولو كانت حدثت فعلاً لما ظل القدماء على جهالهم بشكل إفريقية . وما قيل عن ظهور الشمس على الجانب الأيمن من السفينة على ساحل إفريقية الجنوبي كان من قبيل الظن اليسير على المصريين الذين كان يستق منهم هيرودوت معلوماته ، والذين سمعوا ولا بد بمكان شمس الصيف في أعلى النيل جنوب مدار السرطان . انظر ج . ١ . طومسون A History of Ancient : J. O. Thomson Geography (كبردج ، ١٩٤٨) ، ص ٧١ — ٧٢ ، (المترجم : وكذلك ص ٢)

(ملاحظتان للمترجم :

١ — عن كنيته : أرجح الظن أن هذا الاسم العبري يقابل قناً الوارد في النقوش العربية الجنوبية ، وكانى Cane في المصادر اليونانية . ويقوم مكانها الآن ببر على ، وهو ميناء لا أهمية له ، ومن الغريب أنه لا يحم أية خرائب ، رغم أهمية قناً التجارية قديماً . انظر كتاب هرمان فون فيسمان Hermann von Wissmann Beiträge zur historischen Geographie des : Maria Höfner vorislamischen Südrarabien (فيسبادن ، ١٩٥٣) ، ص ٨٦ — ٩٣ . على أن شبرنجير (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٨٣) يجعل Cane مكان بلحاف عند رأس العصيدة ، بينما يجعلها جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ١٧٤) مكان حصن الغراب . وانظر شف ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١١٦ — ١١٧ .

وعلى الخليج الفارسي ، كانت مملكة « أرض البحر » Sealand القديمة تسيطر على منطقة تمتد من قرب مصب الفرات إلى دلون ، وقد حُدّد مكانها في الشمال الشرقي من الجزيرة العربية على نحو يكاد يكون قاطعاً . ويبدو أن هذه المملكة ، التي قامت في الألف الأول ،

== ٢ — عن الرحلة حول إفريقيا : تنسب هذه الرحلة إلى عهد نيكاو Nekho (٦٠٩ — ٥٩٣) . إذ يقال إنه أراد التحقق من إمكان الدوران حول إفريقيا ، فبعث بسفن له جنوباً في البحر الأحمر ، يقودها ملاحون فينيقيون ، فعادت أخيراً إلى مصر عبر البحر المتوسط بعد رحلة استغرقت نحو ثلاث سنين . ويرى ح . هورنل في بحثه Sea-trade in early times (مجلة Antiquity ، ج ١٥ (١٩٤١) ، ص ٢٤٥) أنه ما كان من المستحيل على ملاحين فينيين مجريين أن يقوموا بهذه الرحلة متى واثتهم الرياح وتيارات الماء ولم تخضع قلوبهم ، وأنه مما يدل على صحة الفصة أن الشمس كانت تشرق من اليمين في النصف الثاني من الرحلة ، وإن لم يصدق هيرودوت ذلك . ولا يستبعد صحة الرواية أيضاً كأول بيترز Carl Peters في كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ص ٢٣٣ و ٢٩٨ ؛ و س . جزل S. Gsell : Hérodote (الجزائر ، ١٩١٥) ، الفصل السادس (ص ٢٢٥ — ٢٤٠) ؛ وشف (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٠١) . ويرى بنبري (المرجع المذكور في هامش ١٩ ، الطبعة الثانية ، ج ١ ، ص ٢٨٩ — ٢٩٨) أن الرحلة لا يمكن التدليل على عدم صحتها ، ولكن يجب اعتبارها غير محتملة إلى حد بعيد) .

* يقول داورتي (المرجع المذكور في هامش ٧ ، ص ٢٤ و ٢٨ و ٣٩ و ١١١) إن أرض البحر (māt tāmtin في النقوش الأكادية) كانت موطن دول يُعتدّ بها . ففي منتصف الألف الثالث قبل الميلاد ، في أيام سرجون ملك أكد ، انبثت في أرض البحر قوة لم يستطع جيرانها تجاهلها . وفي معظم النصف الأول من الألف ==

كانت تضم كلدانيين وعرباً . وفي أوائل القرن السابع فر ملك أرض البحر مع بعض أتباعه عبر الخليج الفارسي والتجأ إلى عيلام بعد ثورة فاشلة على سيده الأشوري سنخريب (٧٠٥ — ٦٨١) . وهذا يدل على حد أدنى معين من النشاط البحري ، ولكن ما فعله سنخريب رداً على ذلك أدعى إلى الاهتمام . فقد جاء بفينقيين إلى نينوى لينبؤوا له سفناً قوية ، ثم أقام على السفن ملاحين من صور وصيدا وقبرص ، وأمر بتسييرها جنوباً في مجرى الماء التي تشق البلاد وجرّها على الأرض في بعض المواضع ، حتى بلغت مصب الفرات . وهناك اعتلاها الحاربون ، وأجبرت الحملة إلى مصب نهر أولاي Ulai ^{*} (قارون) ، وهو يصب الآن في شط العرب (المترجم : إلى الجنوب من البصرة بنحو عشرين ميلاً)

== الثاني قبل الميلاد ، قامت في أرض البحر دولة تعد عادة الدولة الأولى في أرض البحر ، وقد لعبت دوراً هاماً في جنوب غربي آسيا . وقد قصى الكاسييون Kassites على هذه الدولة ، ولكن لم يتحقق لهم القضاء على شعب أرض البحر قضاء مبرماً . وبعد ذلك بنحو خمسمائة سنة قامت دولة ثانية في أرض البحر لم تعمر طويلاً . وبعد فترة قصيرة نسبياً ، أخذ اسم أرض البحر يردد في نقوش الملوك الآشوريين ، وذلك من زمن شاهنصر Shalmaneser الثالث (٨٥٨ — ٨٢٤ ق. م) إلى زمن آشوربانيبال Ashurbanipal (٦٦٨ — ٦٢٩ ق. م) ، أي أكثر من قرنين خلال النصف الأول من الألف الأول قبل الميلاد . وثمة أدلة واضحة على أن نابوبولصر Nabopolassar ، مؤسس الإمبراطورية البابلية الحديثة ، كان على صلة بأرض البحر . (المترجم)

* تسميه المصادر اليونانية يولايوس Eubaeus . (المترجم)

ولكنه كان يصب عندئذ في الخليج الفارسي مباشرة ، وكان هذا الخليج يمتد في ذلك الوقت شمالا وغربا أبعد مما يمتد الآن . هنالك نزل المحاربون إلى البر للملاقة جنود أرض البحر المتجمعين على الشاطئ ، وأوقعوا بهم الهزيمة . ويقص نقش آشورى ينبض بالحياة قصة هذه الحملة ، وهي تدل إما على أن الخليج الفارسي كان ينقصه الصناعات لبناء سفن صالحة حتى مثل هذه الرحلة القصيرة ، أو على أن سنخريب توقع مقاومة بحرية فأراد أن يكون له أسطول متفوق . وربما جاء الفينيقيون أيضاً بأخشاب السفن من لبنان إلى نينوى ، فالحتمل أن أرض الجزيرة لم تكن تنتج سوى القليل من الخشب الصالح لبناء السفن^(١٠) .

وليس ثمة أدلة يعتد بها على نشاط الملاحة في عصر الدولة البابلية الحديثة (٦٢٩ — ٥٣٩)^(١١) . ولكن خلفاءها الفرس فتحوا

- (١٠) انظر لوكنبيل S. Luckenbill (الترجم : بحته، Daniel David Luck) :
ج ٢ ، الأقسام ٢١٨ — ٢٢١ (المترجم : صحتة ٣١٨ — ٣٢١) . وانظر
عن « أرض البحر » داورتي في مواضع عدة (المترجم : الواقع أن كتاب داورتي
كله عن أرض البحر) ؛ وقد يرجع الاسم إلى القرب من البحر ، أو إلى المستنقعات
القريبة من الفرات ، أو إلى شكل البحر الذي تنقسم به الصحراء . وانظر ولسون ،
ص ٤٢ ، عن التغبرات في الخط الساحلي ومجاري الأنهار .
* في The Cambridge Anc. Hist. (ج ٣ ، ص ١٢٧) أن نابوبولصر ،
مؤسس الدولة البابلية الحديثة ، اعتلى العرش عام ٦٢٥ . (المترجم)
(١١) احتفظ لنا يوسيبوس Eusebius (Praeparatio Evangelica) ،

أفاقاً جديدة للتطور الاقتصادي حين وحدوا غرب آسيا كله ومصر في إمبراطورية ثابتة الدعائم . وقد قدر دارا الأكبر (٥٢١ — ٤٨٥) قيمة ربط فارس بالهند ومصر بجزراً إلى جانب ربطها بهما برّاً ، ونظم في سبيل هذا الغرض بعض الأعمال البحرية الرائعة . فبعث بأسطول في نهر السند جنوباً ، طاف حول الجزيرة العربية إلى مصر . ويسمى هيرودوت أحد قواد هذه الحملة «سكيلا كس الكريندى» Scylax of Caryanda . وحفر دارا أيضاً قناة للسفن ، أو أعاد حفرها ، وهي تبدأ من الفرع البلوزى ، أحد فروع النيل قديماً ، بالقرب من الزقازيق ، وتشق وادى

= الكتاب التاسع ، الفصل ٤١ ، برواية عن الأعمال العامة التى قام بها نبوخذ نصر الثانى (٦٠٥ — ٥٦٢) في تيريدون Teredon (ولعلها إيريدو Eridu [المترجم : جنوب أور] قديماً) عند مصب نهر الفرات (المترجم : انظر عن تيريدون ١ . شـرينجر Die alte Geographie Arabiens : A. Sprenger (برن ، ١٨٧٥) ، ص ١١٢ — ١١٥ ؛ وولسون : ص ٤١ ، هامش ١) ؛ ويتحدث سفر إشعيا ٤٣ : ١٣ عن سفن الكلدانيين على حسب أحد التفاسير ؛ وفي كتاب أيسخياوس Aeschylus « الفرس » Persians ، السطر ٥٤ ، إشارة غامضة إلى سفن البابليين . وانظر ولسون ، ص ٣٢ — ٣٤ .) (المترجم : ممن فسروا إشعيا ٤٣ : ١٤ على أنها تشير إلى سفن الكلدانيين فرانتس ديلتش Franz Delitzsch (Commentar über das Buch Jesaia ، الطبعة الرابعة ، ليرج ١٨٨٩ ، ص ٤٤٥) وأوجست دلمان August Dillmann (Der Prophet Jesaia ، الطبعة الخامسة ، ليرج ١٨٩٠ ، ص ٣٩٦) .) * نقر كريندا على ساحل كاريا Caria ، إحدى مناطق آسيا الصغرى قديماً . (المترجم)

الطميّلات ثم البحيرات إلى السويس ؛ ثم أنفذ أسطولاً من النيل سار في هذه القناة فالبحر الأحمر قاصداً إلى فارس . وربما سلكت هذا الطريق أيضاً سفن قادمة من البحر المتوسط ، ففي خلال ثورة مصر من ٤٦٠ إلى ٤٥٤ صعد أسطول أثينا في النيل حتى منف (١٢) .

هذه هي الحقائق الأساسية التي نعرفها عن المياه العربية قبل فتوحات اليونان . وإذا استعرضنا هذه الحقائق فقد نلاحظ تفوق الفينيقيين في بحار الشرق . ولعلمهم حين حولوا نشاطهم من البحر المتوسط إلى هذه الأرجاء لم يجدوا صعوبة بالغة في تعلم لهجات أبناء عمومتهم الساميين في بلاد العرب وفهم عقليتهم وعاداتهم . ولم نسمع شيئاً عن الملاحين العرب في الشرق القديم . ولكن يصح أن نفترض ،

(١٢) انظر عن سكيلاكس تاريخ هيرودوت ، الكتاب الرابع ، الفصل ٤٤ ؛
و ١ . هرتسفلد Zoroaster and his World : E. Herzfeld (برنستون ،
١٩٤٧) ، ج ٢ ، ص ٦٥٢ — ٦٦٩ . وورد بوزنر نقش القناة في كتابه
La première domination perse en Egypte (القاهرة ، ١٩٣٦) ، ص
٨٧—٤٨ . وانظر أيضاً ثوكيديدس Peloponnesian War : Thucydides ،
الكتاب الثاني ، الفصلان ١٠٤ و ١٠٩ . ويتضمن نقش دارا إشارة إلى قناة
سابقة لا بد أنها قناة نيجاو (في أواخر القرن السابع) ، وقد ذكرها هيرودوت
(الكتاب الثاني ، الفصل ١٥٨ ، والكتاب الرابع ، الفصل ٤٢) وغيره من
الكتاب اليونانيين . وقد حملت السفن الهندية طاووساً إلى بابل في نحو عام ٤٠٠ :
انظر The Jātaka ، الترجمة الإنجليزية ، وهي بقلم ا. ب . كاول E. B. Cowell
وآخرين (كهرج ، ١٨٩٧ وما بعدها) ، ج ٣ ، ص ٨٣ — ٨٤ .

استناداً إلى ازدهار حال المعينيين والسبئيين في الألف الأول وما يمكن معرفته عن نشاط العرب البحري في العصور الهلينستية ، أن العرب كانوا يقومون بدور ما في الحياة البحرية على أيامهم قروناً عدة قبل الإسكندر .

الخليج الفارسي في العصرين الهلينستي والروماني

إن حياة الإسكندر الأكبر (توفي عام ٣٢٣ ق . م) عهد فاصل في تاريخ الشرق الأدنى ، ولو امتد به العمر لكانت له آثار أجل وأخطر . فلربما أنشأ إمبراطورية أخرى متحدة على أسس ثابتة في البلاد التي قامت فيها الإمبراطورية الفارسية . ولا ريب في أنه كان سيحقق ما رمى إليه من كشف سواحل الجزيرة العربية ، فيلقى من الضوء على تلك السواحل ما ألقته حملة نيارخوس Nearchus على شواطئ إيران . ولربما جاء بعدئذ الفتح ؛ وبدأت تجارة اليونان مع الهند قبل أن تبدأ فعلاً بقرنين من الزمان . على أن آثار الفتوحات المقدونية كانت عظيمة إلى حد بعيد . فقد وحد الفرس بين شواطئ الجانب الشرقي من البحر المتوسط وسواحل خليجي المحيط الهندي ؛ ولكن زاد اليونان من استغلال منافع هذه الوحدة في الميدان الاقتصادي ، وبددوا بحبهم للاستطلاع

✠ أي الخليج الفارسي والبحر الأحمر . (المترجم)

الظلام الذى اكتنف الجزيرة العربية زمناً طويلاً .

وكان الإسكندر فى السنة الأخيرة من حياته فى شغل باستئجار الفينيقيين للملاحة فى الخليج الفارسى واستيطان شواطئه ؛ كما كان فى شغل بنقل سفن كثيرة قطعة قطعة من فينيقيا إلى أرض الجزيرة ، وبناء قليل من السفن مستعيناً بأشجار السرو القريبة من مدينة بابل ، وتحسين الملاحة فى الفرات ، والنهوض ببناء بابل ، وإرسال سفن ثلاث جنوباً فى الخليج للاستكشاف على نحو تمهيدى . وقد جاءت إحدى هذه السفن إلى البحرين ، حيث شاهد رجالها مصايد اللؤلؤ . ولكن لم تمض أى منها إلى ما وراء رأس مُصَنَدَم ، ولم تعقب هذه الرحلات ثمرة^(١٣) . ولم يواصل خلفاء الإسكندر استعداداته ، ولم يبد اليونانيون فى الإمبراطورية السلوقية Seleucid نشاطاً بالغاً فى الخليج الفارسى . وفى القرن الثالث كان أنشط التجار فى هذه المنطقة كلها هم أهل جرها Gerra ، وهى مدينة كلدانية على ساحل الأحساء ربما كانت تضم كثيراً من العرب فى ذلك الوقت* . وكان أهل جرها يتجرون عن طريق

(١٣) أريان Arrian : Anabasis ، الكتاب السابع ، الفصلان ١٩ و ٢٠ ، نقلاً عن أرسطوبولوس Aristobulus ، وكان معاصراً للإسكندر .

* يقول شبرنجير (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ١٣٥) إن Gerra هى الجرعا ، وكانت قائمة بالقرب من ميناء العفير الحالى . وقد ذكرها الهمداني فى صفة جزيرة العرب . ويوافقه جلازير (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٧٥) . =

القوافل مع جنوب الجزيرة العربية ، أرض البخور . وربما كانوا يتجرون أيضاً بجزراً وبراً مع مدينة سلوقية Seleucia على نهر دجلة ، التي خلفت بابل مركزاً تجارياً لأرض الجزيرة . وكانت السفن البحرية تستطيع التصعيد حتى سلوقية ، فأصبحت نهاية خط الملاحة في الخليج^(١٤) . وكانت ثمة أيضاً أسواق في تيريدون عند مصب الفرات وخارا كس Charax* عند ملتقى دجلة بنهر يولايوس Eulaeus (قارون) . وقد شن أنتيوخوس Antiochus الثالث حملة على جرها حوالي ٢٠٥ ، ولكن استرضاه أهلها بمقادير وفيرة من الفضة واللبن والمر .

== غير أن دائرة المعارف البريطانية توافق في Philby على أن جرها هي العفر ، وأن الاسم الجديد « العفر » (وينطق Ojer, Ujair) احتفظ في بنيته بالاسم القديم « جرها » . ويرى سليمان حزين (Arabia and the Far East (القاهرة ، ١٩٤٢) ، ص ١٤٢) أنها القطيف . (الترجم)

(١٤) أغانارخيدس Agatharchides : On the Erythraean Sea ، الفصل ١٠٢ ، في كتاب ك. ملر K. Müller : Geographi Graeci Minores (باريس ، ١٨٨٢) (الترجم : الصواب ١٨٥٥) ، الجزء الأول (انظر تعليقات على هذا الكلام في ص ٥٩ فيما بعد) ؛ واسترأبون Strabo : Geography ، الكتاب ١٦ ، الفصل الأول ، القسم التاسع ، والفصل الثالث ، القسم الثاني ، نقلا عن أرسطوبولوس وإراتوستينيس Eratosthenes الجغرافي الإسكندري (٢٧٦ - ١٩٦) .

* هي مدينة الحمرة في إيران . انظر شرف (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٩ - ١٥٠) وحزين (ص ١٠٠) . (الترجم)

« إن أهل جرّها سألوا الملك ألاّ يقضى على ما أعطتهم الآلهة من سلام وحرية خالدين^(١٥) ». وفيما عدا هذه الخطوة التي كان ينتقصها التصميم ، لا نجد شيئاً كثيراً في هذا الصدد . وهو أمر يدعو إلى الدهشة ؛ فقد كنا نتوقع أن ينشئ ملوك السلوقيين تجارة رابحة بين الهند والبحر المتوسط ، تسلك الطريق البحري الذي وضع نيارخوس معاملة ، ثم تعبر إمبراطوريتهم في أرض الجزيرة وشمال سوريا . ولكن يبدو أن تجارتهم مع الهند كانت تمر في الغالب عبر إيران ؛ فالغيلة على الأقل كان يؤتى بها من هذا الطريق . على أنه لا يستبعد قيام تجارة بحرية لم تسجلها مصادرنا الناقصة المتعلقة بتاريخ السلوقيين .

ولكن ضاعت الفرصة حين استولى الپرت Parthians على بابل وساقية فيما بين ١٤٠ و ١٣٠ . فقد استطاع ملوكهم الظفر بدخل طيب من الطرق البرية التي كانت تمتد عبر ملكهم إلى الهند والصين ، فلم يساعدوا تجار العرب ، من يونان أو رومان ، على إقامة طريق بحري ينافس طريقهم . وقد ظلت تجارة الخليج الفارسي ، طوال عهد الإمبراطورية الرومانية ، في أيدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط ويشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً ، وهي خاراكس وجارتها أبولوجوس

(١٥) بوليبوس Polybius : Histories ، الكتاب ١٣ ، الفصل التاسع (وهو الذي نقلنا عنه) .

Apologus * ثم مدينة تدمر في الصحراء السورية ، وكان لها معهما اتصال وثيق . ولم يحاول الرومان القضاء على هذا النظام إلا مرة واحدة ، وذلك حين فتح تراجان Trajan أرض الجزيرة وأخضع خارا كس (١١٦ م) ؛ ولكن سرعان ما استعاد البرت الأرض المفقودة . وقد بلغت تدمر بعد ذلك غاية ازدهارها ، إذ يبدو أن روما وافقت على تركها شبه مستقلة حتى يستطيع تجارها مزاوله تجارتهم في كلتا الإمبراطوريتين العظيمتين .

وكانت خارا كس مدينة يونانية في الأصل ، أنشأها الإسكندر ، ثم أعاد بناءها أحد الملوك السلوقيين ؛ وفي فترة متأخرة أسسها من جديد ملك يدعى سباسينوس Spasinus ، هو ملك العرب المجاورين ، وسماها باسمه « Charax Spasinou » . ويقول بليني Pliny إن خارا كس كانت في عصره (قبل ٧٧ م) مدينة في بلاد العرب على حدود پارثيا (فارطيا) أو بلاد البرت Parthia * . وكانت ، عند ما حمل عليها تراجان ، في نطاق إمارة صغيرة يقوم عليها أنامبيلوس Athambelus ، ومن الجلي

* يقول جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٣٢١) إن أبولوجوس هي الأبله عند العرب و Ubutum في النقوش الأكادية ، ولم تكن بعيدة عن مدينة الحجرة ، وهذه تبعد نحو ٧٥ كيلومتراً عن شاطئ الخليج الفارسي . وانظر أيضاً جلازر ، ص ١٨٨ — ١٨٩ ؛ وشف ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٩ . (المترجم)

** التي سميت خراسان فيما بعد . (المترجم)

أنه أمير ساسى . ولا تذكر أبو لجوس إلا فى كتاب *Periplus of the Erythraean Sea* ، وهو يرجع إلى حوالى ٥٠ — ٦٠ م ، * وسنصفه بعد قليل . ويقول عنها مؤلفه إنها مدينة من الأسواق « فى پارثيا » ، أى إقليم فارس ، تصدر إلى اليمن الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والتمر والبلخ والذهب والعميد . وربما كان سكان هذين الميناءين التوأمين مزيجاً من العرب والكلدانين والفرس . وكان أحدهما أو كلاهما نقطة بداية لرحلات حول الجزيرة العربية . تشهد بهذا التقارير المتزنة التى خلفها الرحالة الصينيون الذين زاروا پارثيا . فأخبار عصرهان Han الأول (٢٠٦ ق . م — ٢٥ م) تقول إن المرء يستطيع أن يركب البحر فى تياو — تشى T'iao-Chih (أى بلاد الكلدانين) ** ، ويسير غرباً أكثر من مائة يوم حتى يصل إلى أرض الشمس الغاربة . ولما كانت

* يقول أتو وينجتسون (المرجع المذكور فى هامش ٢٤ ، ص ١٩٧ ، هامش ٣) إن زمن تأليف بريلاوس موضع جدل شديد . فبينما ينسبه ا. كورنمان E. Kornemann إلى الستين الأخيرة من حكم الإمبراطور الرومانى دوميتيان Domitian (٨١ — ٩٦ م) ، ترى م . ب . تشارلزورث M. P. Charlesworth ينسبه إلى الفترة الممتدة من ٤٠ إلى ٧٠ م ، وبواقفه فى ذلك ح . ج . أندرسون J. G. C. Anderson ، كذلك يؤرخ و . و . تارن W. W. Tarn الكتاب بحوالى منتصف القرن الأول الميلادى . وانظر أيضاً هامش ١٩ . (المترجم)

** انظر حزن : Arabia and the Far East ، ص ٩٩ — ١٠٠ . (المترجم)

الفقرة نفسها تقول إن تياو — تشى ولاية تابعة لبارثيا — فلا بد أنها تشير إلى زمن ما بعد ١٤٠ ق. م. وثمة فقرة أخرى من أخبار رمان المتأخرة ، هى أدعى إلى الاهتمام ، وتشير إلى ٩٧ م . فى هذه السنة » ... أرسل الجنرال بان — تشاو Pan-Ch'ao ، كان — ينسج Kan-ying [من آسيا الوسطى] سفيراً له فى تا — تسن Ta-ts'in (سوريا) ° ، فوصل إلى تياو — تشى ، على ساحل البحر الكبير . ولما كاد كان - ينسج يبدأ رحلته عبر البحر ، قال له ملاحو الحدود الغربية لبارثيا (المترجم : فى الأصل أن - هسى An-hsi) « إن البحر شاسع عظيم ؛ يمكن إذا وابتك الرياح أن تعبره فى غضون ثلاثة شهور ؛ ولكن إذا لم تجد إلا رياحاً ضعيفة ، فقد تستغرق الرحلة عامين . ولهذا كان الناهبون إلى البحر يأخذون معهم فى سفنهم من الطعام والشراب ما يكفيهم ثلاث سنين . وفى البحر شئ ما يجعل المرء فى شوق إلى وطنه ، ولهذا السبب [هكذا] مات كثيرون » . فنكص كان — ينسج عند سماعه هذا القول . « وإذا قارنا هذا بما يقوله بليني ، بدا من

* يرى هـ رت (المترجم المذكور فى هامش ١٦ ص VI) أن نالتس فى العصور القديمة ، وهى فولان Fu-Lin فى القرون الوسطى ، كان يراد بها الجانب الشرقى من الإمبراطورية الرومانية ، أى سوريا ومصر وآسيا الصغرى ، ولا سيما سوريا . وانظر حزين ، المترجم المذكور ، ص ٩٨ والهامش الأول فيها . (المترجم)

المحتمل أن خارا كس هي ميناء الرحيل المشار إليه هنا . وتقول الفقرة نفسها إن تا - تسن تسمى أيضاً لي - تشن Li-chien ؛ ولما كانت هذه هي البتراء ، مدينة العرب النبطيين وموطنهم ، جاز لنا أن نفترض أن نقطة النهاية في الرحلة البحرية كانت ليوكي كومي Leuce Come^{١١} أو أيلة Aela في الشمال الغربي من الجزيرة العربية . ولا ريب في غلو من قال إن الرحلة قد تستغرق عامين .

وكانت كل من خارا كس وأبولوجوس تتجر أيضاً مع الهند . فكانت السلع التي تصدرها أبولوجوس إلى اليمن تصدر أيضاً إلى بربجازا Barygaza^{١٢} في خليج كمباي Cambay ، وكانت « السفن الكبيرة » تعود من هناك محملة بالنحاس والأبنوس ويختلف أنواع الخشب . وعندما وقف تراجان على الشاطئ في خارا كس غابطاً الإسكندر ، رأى سفينة قاصدة إلى الهند ، فأسف على أنه بلغ من الكبر مبلغاً أصبح معه عاجزاً عن العبور^(١٦) .

* أولى - كن Li-kin أولى - كن Li-kan . (المترجم)
 ** أي القرية البيضاء ، ويقول شيرنجير (المراجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٢٨) إنها الحوراء . وانظر شف ، المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٠١ . (المترجم)
 *** هي بروتش Broach الآن . انظر شف ، ص ١٨٠ . وهي برّوس عند العرب ، وسيأتي ذكرها فيما بعد . (المترجم)
 (١٦) بليني: Natural History ، الكتاب السادس ، الفصلان ٣١ و ٣٢ ؛

ويتحدث مؤلف بريلوس Periplus أيضاً عن ميناء بعيد يسمى
عمانة * Omana ، يجعله على ساحل فارس في ولاية كرمان
Carmania ، على مسيرة ستة أيام في البحر شرق مضيق هرمز .
وينفي بليني الأكبر Pliny the Elder نفياً صريحاً أن الميناء في كرمان ،
ويجعل على الساحل العربي غرب مضيق هرمز . ولكن لم يكن هذا
المؤلف أو ذاك على علم وثيق بهذه المناطق ، ويبدو لي أن عمانة كانت

= وديو كاسيوس Roman History : Dio Cassius ، السكتاب ٦٨ ، الفصلان
٢٨ و ٢٩ . و The Periplus of the Erythraean Sea ، الفصلان ٣٥
و ٣٦ ، في Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول ، نشره ه. فرسك H. Frisk
(جوتبرج ، ١٩٢٧) ؛ وترجمه إلى الإنجليزية وعلق عليه و. ه. شف
W.H. Schoff (نيويورك ، ١٩١٢) . وتشان - هان - سو
Ch'ien-han-shu ، الفصل ٩٦ ؛ وهو - هان - سو Hou-han-shu ، الفصل
٨٨؛ الترجمة الإنجليزية في كتاب ف. هيرث F. Hirth China and the Roman
Orient (ليبرج ، ١٨٨٥) ، ص ١٤٩ و ٣٩ . وإيزيدور
الخاراكسي Parthian Stations : Isidore of Charax ، ترجمه إلى الإنجليزية
و. ه. شف (فيلادلفيا ، ١٩١٤) . و The Cambridge Ancient History
ج ١١ (كبرج ، ١٩٣٦) ، ص ١٢٠ — ١٢٤ ، بقلم م. رستوفتسيف
M. Rostovtzeff . وهو يرى أن الپرت بالغوا عمداً في تصوير صعاب الرحلة
حول بلاد العرب ، لأنه كان يهيمهم الاستمرار في استعمال الطريق البري . ولكن
يحتمل جداً أن الملاحين الذين تحدثوا إلى كان - ينج لم يكونوا من الپرت .
* هذه كتابة ظنية منا . وهي في بريلوس Ommana (بعمين) .
(المترجم)

على الأرجح ميناء في عمان ، هو 'صحار أو مسقط أو غيرها ؛ وربما كانت تحت سيطرة البرت كما يبدو من قول برييلوس^١ . ولا ريب في أن الاسم يشير إلى عمان . هذا إلى أن السامع التي يذكرها الكتاب تشير إلى بلاد العرب أكثر مما تشير إلى إيران ؛ فهي نفس سلع أبولوجوس فضلاً عن القوارب المسماة *madarata*^٢ ، وهي مشدودة الألواح بالليف ؛ وهذا الاسم عربي الصيغة ، كما أن هذه الطريقة في بناء القوارب تختص بجزيرة العرب . وكانت هذه القوارب تبني لتصدر إلى بلاد العرب الجنوبية ؛ وكانت الصادرات الأخرى ترسل إليها وإلى بريجازا أيضاً ، كما كانت الحال مع صادرات أبولوجوس . وكانت الواردات كواردات أبولوجوس ، إلا أن كاني (وهي التي يسميها سفر حزقيال كنييه) كانت ترسل اللبان إلى عمانة . ويذكر بليني أيضاً جرّها على أنها مدينة

* أي من قوله إنها على ساحل فارس . فنسبها جغرافياً إلى فارس قد يكون وهماً ناشئاً عن خضوعها سياسياً للفرس . (المترجم)

* يرى جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ١٩٠) أن *madarata* قد تكون مدرعات أو مدّرات ، من درعه ألبسه الدرع ، ودُرْع النخل وهو ما اكتسب الليف من الجار ، الواحد دُرْعَة ، ويستعمله العرب كثيراً في بناء السفن ، فال *madarata* إذن سفن مشدودة بدُرْع النخل ، أي قوية كأنها مكسوة بالدروع . على أن فرنكل (المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢١٣) يرى أن *madarata* محرفة من *mabarata* ، جمع مِعْبَر ، من أسماء السفن ؛ ولكن لا حاجة إلى افترض الخطأ إذا كانت الصيغة الواردة لا تمتنع على التفسير . (المترجم)

كبيرة ، كما يشير إلى مدينة تسمى أكيللا Acila بالقرب من رأس مصنم على أنها ميناء كانت السفن تبصر منها إلى الهند^(١٧) .

وهكذا قامت في تلك الفترة تجارة بحرية منتظمة من الخليج الفارسي إلى مصب نهر نر بُدّا Nerbudda في ناحية ، وإلى الجنوب الغربي من الجزيرة العربية في ناحية أخرى ؛ وربما لعب عرب الخليج دوراً أساسياً

* يرى شنف (المراجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٤٧) أنها ميناء كلته Kalhat الآن بالقرب من رأس الحد . (المترجم)

(١٧) برييلوس ، الفصل ٣٦ ؛ ويليقي : Natural History ، الكتاب السادس ، الفصل ٣٢ . ولا يذكر بلييني سوى عدد من المدن على الساحل ، وهو يسجل معركة بحرية على مقربة من رأس مصنم بين حاكم سلوق وبعض الفرس .

وانظر عن مكان عمانة شنف (المترجم : ص ١٥٠ — ١٥١) ؛ و١ . جلازر
E. Glaser : Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens ،

(المترجم : ج ٢) (برلين ، ١٨٩٠) ، ص ١٨٦ وما بعدها (المترجم : وكذلك ص ٧٦ — ٨٠ حيث يعرض على رأي شبرنجر أنها صحار ، ويرى أنها كانت في مكان ما على ساحل القراصنة الممتد شمالاً بشرق نحو رأس الحيمة أو بين ذلك الساحل وشبه جزيرة قطر) . ومن المؤكد أن مؤلف برييلوس يعد عمانة في كرمان . فهو يصف ساحل بلاد العرب الجنوبية من الغرب إلى الشرق ، ويتابعه حتى مدخل الخليج الفارسي ؛ وبعد إشارة قصيرة إلى أبولوجوس داخل الخليج يقول : « إذا أبحرت إلى ما وراء مدخل الخليج هذا ، وجدت بعد مسيرة ستة أيام مدينة أخرى من مدن الأسواقي في فارس ، تدعى عمانة » . فهو إذن يواصل الرحلة الساحلية حول خليج عمان ، معتبراً جلته عن أبولوجوس شروداً عن الموضوع . وبعد عمانة ينتقل إلى ساحل شرف إيران وغرب الهند (الفصلان ٣٧ و ٣٨) .

في هذه التجارة . ولكن العصر الذهبي للخليج الفارسي لم يكن قد حان بعد . فقد كانت الصدارة في تلك الأيام للبحر الأحمر .

البحر الأحمر في العصرين الهلينستي والروماني

وأخيرا تبدأ هنا المصادر تقل شحاً وإن ظلت بعيدة عن الكرم . فثمة رسالة صغيرة نفيسة عن البحر الأحمر كتبها أجاثارخيديس ، العالم الإسكندري ، حوالى ١١٠ ق . م ، وصل إلينا فحواها في روايتين تضمنتهما كتابات ديودور الصقلي *Diodorus Siculus* وفوتئوس *Photius* ، وهى كتابات شبيهة بالموسوعات . ويقول أجاثارخيديس إنه اعتمد في كلامه عن البحر الأحمر على تقارير شفوية من شهود عيان وأخرى مكتوبة اشتملت عليها الوثائق الملكية فى الإسكندرية ، وكان يسمح له بالاطلاع عليها . وقد اعتمد من بين هذه التقارير المكتوبة على تقرير لرجل يدعى أريستون *Ariston* ، استكشف الساحل الغربى من الجزيرة العربية استجابة لأمر أحد البطالة ، ولعله بطليموس الثانى فيلادلفوس *Ptolemy II Philadelphus* (٢٨٥ — ٢٤٦) . ولهذا لا نستطيع دائماً أن نعرف على وجه اليقين هل هذه الفقرة أو تلك من تقريره تشير إلى القرن الثالث أو الثانى ؛ ولكنه على الأقل يشير فى وضوح كاف إلى أنه يصف فترة من الزمن سبقت التطورات الجديدة التى

شهدتها التجارة البحرية مع الهند بعد ١٢٠ ق . م .^(١٨) وما نعرفه عن القرن الأول قليل أيضاً . وفي عهد أوغسطس Augustus ، وهو أكثر استقراراً ، بدأ اسطرابون كتابه الجغرافى الضخم Geography ، الذى أتمه إبان عهد طيبريوس Tiberius فى تاريخ لا يمكن أن يكون متقدماً على ٢٣ م . وانحدر إلينا الكتاب القيم Periplus of the Erythraean Sea من عهد كلاوديوس Claudius أو نيرون Nero ، ولعل ذلك كان حوالى ٥٠ — ٦٠ م . وكان مؤلفه تاجراً يونانياً فى مصر ، لا نعرف اسمه ؛ وقد أعد هذا الكتاب عن الشواطئ الغربية للبحر الهندى ليكون عوناً للتجار وملاحى السفن . وتدلنا التفصيلات التى يوردها الكاتب عن أحوال الملاحة ، والموانئ ، والسلع فى سواحل البحر الأحمر وفى الصومال وغرب الهند على أنه خبر بنفسه تلك الأرجاء . ولكن يظهر أنه اعتمد فيما يتعلق بشرق إفريقيا فيما وراء رأس جواردافوى ، وبلاد العرب إلى الشرق من كانى ، وبالهند جنوب منطقة بومباى على أقوال تجار آخرين كانت له صلة بهم ؛ ولكن أقواله هنا أيضاً أنفع لنا من الأساطير أو الحقائق البالية التى كثيراً ما يوردها

(١٨) أجاثارخيديس ، الفصول ٧٩ و ٨٥ و ١١٠ ؛ ومقدمة ملر لكتابه Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول ، ص liv (٥٤) وما بعدها . وانظر و. و. نارتون فى بحثه Ptolemy II and Arabia ، ص ١٣ — ١٤ ، بمجلة Journal of Egyptian Archaeology ، المجلد ١٥ (١٩٢٩) .

المؤرخون القدامى على سعة علمهم عندما يتحدثون عن البلاد النائية .
فبريولوس أهم وثيقة قديمة عن موضوعنا^(١٩) . وأخيراً نجد في كتاب
بلييني الأكبر *Natural History* ، وقد نشر عام ٧٧ م ، بعض المعلومات
النافعة عن التجارة البحرية بين الإمبراطورية الرومانية والهند . فن
أجاثارخيديس واسطرابون وبريولوس وبلييني ، عدا معلومات عابرة
في كتابات أخرى وقليل من النقوش ، نستطيع تكوين فكرة واضحة
وضوحاً كافياً عن البحر الأحمر والبحر العربي في العصر الهلينستي وأوائل
العصر الروماني .

وكان الإسكندر قد أرسل من مصر حملة للطواف حول الجزيرة العربية
كالحملة التي بعث بها من أرض الجزيرة ، وقد عادت بعثة مصر أدراسها
أيضاً بعد أن بلغت مضيق باب المندب . ولكن الفشل في إتمام هذه
المحاولة لم تكن له أهمية بالقياس إلى العمل الإنشائي العظيم الذي قام به
الإسكندر في مصر ، وهو تأسيس الإسكندرية . وقد ازدهر الوضع

(١٩) هـ. بيري : *A History of Ancient Geography* : E.H. Bunbury (لندن ، ١٨٧٩) ، الجزء الثاني ، ص ٤٤٣ وما بعدها . وانظر عن تاريخ
بريولوس م. ب. تشارلزورث في مجلة *Classical Quarterly* ، المجلد ٢٢
(١٩٢٨) ، ص ٩٢ ؛ و *Camb. Anc. Hist.* ، ج ١٠ (كمبردج ،
١٩٣٤) ، ص ٨٨٢ (المترجم : ص ٨٨١ — ٨٨٢) ، بقلم ج. ج. أندرسون ؛
و ج. ا. ب. بالمر *J.A.B. Palmer* في مجلة *Class. Quart.* ، المجلد ٤١
(١٩٤٧) ، ص ١٣٦ — ١٤١ .

الاقتصادى لهذه المدينة اليونانية القوية القريبة من مفرق الطرق بين آسيا وإفريقية وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى . وأصبحت بفضل البراعة السياسية التى كان يتحلى بها أوائل ملوك البطالمة ، والنشاط الذى كان يبذله التجار اليونان ، مركزا للتجارة الوافدة من تلك الأنحاء كلها ، وبلغت بهذه التجارة حدا لم يعهد من قبل (٢٠) .

وكان مقدراً للإسكندرية عاجلاً أو آجلاً أن تؤثر فى اقتصاد بلاد

(٢٠) أريان : Indica ، الفصل ٤٣ ، القسم السابع ؛ وإرانوسستينيس Eratosthenes فى اسطرابون ، الكتاب ١٦ ، الفصل الرابع ، القسم الرابع ؛ وثيوفراستوس History of Plants : Theophrastus ، الكتاب التاسع ، الفصل الرابع . وانظر عن الإسكندرية ا. كامرر

La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie : A. Kammerer ، القسم tome الأول ، الجزء الأول (القاهرة ، ١٩٢٩) ، ص ٥ وما بعدها . وانظر نقش أدولس البطلمى ، الذى سجله كوزماس إنديكوبليوستيس

Cosmas Indicopleustes (المترجم : أى كوزماس « ملاح المحيط الهندى ») فى كتابه Christian Topography ، الكتاب الثانى ، الفصلان ١٤١ و ١٤٢ .

(المترجم : كوزماس تاجر ملاح من الإسكندرية ، ترهب فيما بعد فى دبر بسيناء . وقد نسخ فى أدولس فى القرن السادس الميلادى عن عرش رخاى ونصب ، ليس لهما أثر اليوم ، نقشين طويلين امتزج فيهما فى صورة موقفة مجلدا أحد البطالمة وأحد ملوك الحبشة وهما يشيدان بانتصاراتهما ، رغم أنه كانت تفصل بينهما خمسمائة سنة . انظر كامرر : Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie

(باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٣١ . وانظر وصف بيورى (المراجع المذكور فى هامش ٤٢ ، الجزء الثانى ، ص ٣١٩ — ٣٢٠ لكتاب كوزماس .)

العرب الجنوبية والهند تأثيراً قوياً . ولكن لم يحدث هذا في أول الأمر . فعندما خلاص العالم الهلينستي من فوضى الأول ، اهتم بطليموس الثاني بالشاطئ الإفريقي من البحر الأحمر ، ولكن كان همه الأول الحصول على الفيلة ، وكانت تقوم في العالم القديم مقام الدبابات الآن ، وذلك لمجابهة الفيلة الهندية التي كانت لدى السلوقيين . وفي سبيل هذا الغرض أقام مستعمرات على ساحل إثيوبيا كانت تنقل منها الفيلة إلى مراكز قوية تتمخر بها البحر إلى بيرينيكي ^١ Berenice ، وهي مرسى مكشوف إلى الشرق من أسوان ؛ ثم تساق منها عبر الصحراء إلى قفط على طول طريق زوده بالحمايات ومؤن الطعام والماء . وقد استعمل هذا الطريق اجتناباً للرياح المناوئة والقراصنة في الجزء الأعلى من البحر الأحمر . ولكن لم يُهمل خليج السويس تمام الإهمال ، فإن بطليموس الثاني أعاد ثانية فتح القناة القديمة الممتدة إلى النيل (حوالى ٢٧٥) . هذا إلى أن ثمة أسباباً تدعو إلى الاعتقاد أنه أبدى بعض الاهتمام بالساحل الغربى للجزيرة العربية كله . ومن المحتمل أنه الملك الذى ائتمر أرسطون ^٢ Ariston بأمره حين أبحر من خليج السويس إلى باب المندب مستكشفاً الساحل العربى

* هى الآن مدينة الهراس (ح . بول Egypt in the Classical : J. Ball

Geographers (القاهرة ، ١٩٤٢ ، فى عدة مواضع) . ولكن انظر شف ، المرجع المذكور أولاً فى هامش ١٦ ، ص ٥٥ . (المترجم)

في طريقه ، وربما كان هو الذي شمل برعايته أهل ميليتوس* الذين أسسوا مستعمرة أمبيلوني Ampelone الصغيرة في الجزء الشمالى من ذلك الساحل** . وإذا كان هذان العمالان قد تما في عهده ، كان من المحتمل أنه أحد أولئك « الملوك السكندريين » الذين يقول عنهم أجاتارخيديس إنهم جعلوا خليج العقبة صالحاً للملاحة أمام التجار . وربما كان الغرض من هذا ومن حملة الاستكشاف التي قام بها أرسطون إعادة فتح الطريق الذى كان يسلكه ساليان وحيرام ، فإن فلسطين وفينيقياً كانتا حينئذ خاضعتين لحكم البطالة . وقد أثارت هذه المحاولة رداً عنيفاً من النبطيين ، الذين كانوا يسيطرون على الطرف الشمالى من طريق القوافل الممتد من بلاد العرب الجنوبية ويعولون عليه في معاشهم .

ويقول عنهم أجاتارخيديس : « كانوا منذ القدم يعيشون عيشة راضية ، قانعين بما تقدمهم به قطعانهم من غذاء ؛ ولكنهم فيما بعد عند ما جعل ملوك الإسكندرية الخليج صالحاً للملاحة أمام التجار ، أخذوا يهاجمون الناجين من السفن المحطمة ، وينهبون سفن القرصنة لسلب

* Miletus ، من مدن آسيا الصغرى قديماً . وكان سكانها ملاحين نشطين .
(المترجم)

** يقول شبرنجر (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ١٧٨) إن وادى العمود هو أقرب أماكن تلك المنطقة إلى أمبيلوني (أو أميكلومي Amyelomei) من الناحية الصوتية ، وإن كان الاسمان مع ذلك جدد مختلفين .
(المترجم)

الملاحين ، بالغين في ذلك ما بلغه الـ « تاورى » على البحر الأسود Pontic Tauri^١ من قسوة وخروج على القانون . ولكن دهمهم في عرض البحر السفن التى تضم صفوفاً أربعة من المجاديف quadrirems ، وأزالت بهم ما يستحقونه من عقاب^(٢١) .

ولكن على الرغم من نشاط بطليموس ، ومن أن بعض السفن التجارية اليونانية ربما بلغت بلاد العرب الجنوبية ، نرى من المحتمل أن كلتا التجارتين البرية والبحرية بين هذه البلاد ومصر كانت غالباً في أيدي العرب خلال القرن الثالث قبل الميلاد . ونستدل على هذا بدليلين إيجابيين . أولهما عبارة عامة لأجاثارخيدس يقول فيها : « فإنه لا يبدو أن ثمة شعباً أغنى من السبثيين وأهل جرها . وكانوا وكلاء

* الـ « تاورى » هم أقدم سكان الساحل الجنوبي الجبلى من شبه جزيرة القرم Crimea المطلة على البحر الأسود Pontus . ويقول عنهم هيرودوت (الكتاب الرابع ، القسم ١٠٣) إنهم كانوا يقدمون ركاب السفن الفارقة وكل من بأسروهم في البحر من اليونانيين قرابين لإلهتهم العذراء . (المترجم)

(٢١) أجاثارخيدس ، الفصول ١ و ٨٣ و ٨٥ و ٨٨ (المنقول عنه) ؛ واسطرابون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسمان ٤٤ و ٤٥ . كذلك و . و . تارن ، البحث المذكور (المترجم : فى هامش ١٨) ، مجلة J. Eg. Arch. ، المجلد ١٥ (١٩٢٩) . و م . رستوفسكى :

The Social and Economic History of the Hellenistic World

(أكتفورد ، ١٩٤١) ، الجزء الأول ، ص ٣٨٣ وما بعدها .

عن كل شيء يقع تحت اسم النقل من آسيا وأوربا . وهم الذين جعلوا سوريا البطلمية غنية بالذهب ، وأتاحوا للتجار الفينيقيين تجارة رابحة وآلاف من أشياء أخرى .

ومن الجلى أن هذه العبارة تشير إلى القرن الثالث ، قبل إخراج البطالمة من سوريا وفلسطين . وعلى الرغم من أن المؤلف فيما يبدو كان يفكر غالباً في حركة القوافل القاصدة إلى الموانئ الفينيقية ، لابد أن قوله « كل شيء يقع تحت اسم النقل » (*pân to pipton eis diaphorâs logon*)

يتضمن الملاحه ؛ وإننى أفهم « وكالة » (*ektetamieumenôn*) السبئيين وأهل جرّها على أنها تعنى المشاركة الفعالة لا مجرد التنظيم . والدليل الآخر هو نقش على تابوت عثر عليه في الجزيرة ، مكتوب بالخط العربى الجنوبى واللهجة المعينية ، وهو مؤرخ بالسنة الثانية والعشرين من « بطليموس بن بطليموس » — أى ٢٦٣ ق . م إذا كان المراد بطليموس الثانى كما هو محتمل . ويدل النقش على أن رجلاً معيناً يسمى زيد — إل بن زيد ويشغل بالكهانة فى أحد المعابد المصرية كان يستورد المر والذرية (قصب الطيب) *calamus* من بلاده للمعبد ، ويصدر إليها على السفينة التجارية التى يملكها^١ أثواباً جميلة من البر المصرى .

* انظر فرايتاج *Lexicon Arabico-Latinum : Freytag* ، ج ٢ ، عمود ٨٢ ب — ١٨٣ . (المترجم)
** *in his own merchant ship* ، ولكن قد يكون المراد السفينة =

ومن الطبيعي أن نفترض أن زيد - إل إنما نُصِّبَ كاهناً في مصر لاستيراد التوابل اللازمة للطقوس الدينية^(٢٢) .

فإذا كان الممينيون والسبئيون يقومون ولا ريب برحلات بحرية إلى مصر في القرن الثالث قبل الميلاد ، صح لنا أن نسأل كم قرناً كانوا يزاولون ذلك من قبل . إن التوابل العربية كانت تستعمل في مصر في التحنيط وتقديم القرابين آلافاً متعاقبة من السنين . فهل كان يؤتى بها في سفن عربية خلال الفترات الواقعة بين الرحلات المعروفة القليلة التي قام بها المصريون إلى الجنوب ؟ إن هذا يبدو ممكناً في ضوء الأدلة

= التي يستعملها لنقل تجارته ، إذ لا يلزم أن تكون السفينة ملكاً له . (المترجم متابعاً رودوكاناكس ، المرجع المذكور في هامش ٢٢ ، ص ١١٧) .

(٢٢) أجاثارخيديس ، الفصل ١٠٢ ؛ و ن . رودوكاناكس ، Die Sarkophaginschrift von Gizeh في بحثه N. Rhodokanakis ، مجلة Zeitschrift für Semitistik ، المجلد الثاني (١٩٢٤) ، ص ١١٣ - ١١٤ . كذلك ف . شفارتز W. Schwartz في بحثه :

Die Inschriften des Wüstentempels von Redesiyc ، مجلة Jahrbuch für klassische Philologie ، المجلد ١٥٣ (١٨٩٦) ، ص ١٥٧ ، الهامش التاسع : يوناني يقدم الشكر لعودته سالماً من أرض السبئيين ، ولكن ليس ثمة ما يدل على أنه رحل في سفينة يونانية أو سبئية . ويدل بربيلوس ، الفصل ٢٦ ، دلالة قوية على أن السفن اليونانية كانت تقوم برحلات إلى بلاد العرب الجنوبية ؛ ويوحى بذلك أيضاً نشاط بطليموس في خليج العقبة وغيره . وانظر عن السبئيين باولي - فسوفا Real-Encyclopädie : Pauly-Wissowa ، مادة « سبأ » Saba .

التي انحدرت إلينا من أوائل العصر الهلينستي؛ ولكن لا يمكن إثبات شيء ، لأن الطريق الآخر ، طريق القوافل عبر صحارى بلاد العرب وسيناء ، كان قائماً أبداً .

ويصف أجاتارخيديس فى عبارات لا يجدر نسيانها الرحلات البحرية على الساحل فيما وراء جنوب الجزيرة العربية ، ومن الممكن أنه كان ياجأ إلى الخيال لسد بعض الثغرات فى معلوماته . وهذا ما يقوله : « فإنه يبدو أن ثمة أريجاً سماوياً تقصر الكلمات عن وصفه كان يحرك حواس كل إنسان ويشيرها . بل إنك لا تعدم نصيباً من هذه المتعة حتى إذا ابتعدت بالسفينة عن الساحل . فى الربيع ، كلما هبت ريح من البلاد رأينا الشذى العطر الذى يفوح من شجيرات المر وغيره يبلغ ما قارب الأرض من البحر » . ويصل بنا الجغرافى الجليل بعد ذلك إلى « الجزر السعيدة » ، ومن الجلى أن الاسم اليونانى هو ترجمة « دفيبا سوخاتارا » *Dripa Sukhata-ra* فى السنسكريتية ، أى سوقطرة *Socotra* . وهو يقول إن التجار كانوا يفدون على هذه الجزر من جميع الأنحاء ، ومنها باتالا *Patala* عند مصب نهر السند* ، وولاية فارس

* أى « جزيرة السعادة » ، وقد ترجمها أجاتارخيديس (الفصل ١٠٣)
بـ *nēsoi eudanmones* . (المترجم)

** هى مدينة حيدرآباد (السند) الآن ، كما يقول هـ. ف. نوزر H. F. Tozer .

Persis ، وكرمان . وعلى هذا نرى سوقطرة تكتسب منذ القدم طابعها الدولي ، فكان الهنود والعرب واليونان وربما الفرس والإفريقيون أيضاً يختلطون في أسواقها . وتقول رواية كانت شائعة في القرن السادس الميلادي إن بطليموس أوفد « مستوطنين » colonists إغريقين إلى الجزيرة ، ولكن الأرجح أنهم كانوا تجاراً أقاموا هناك بمحض إرادتهم^(٢٣) .

وجميع الشواهد تدعو إلى الاعتقاد أن مدن بلاد العرب وسوقطرة كانت في هذه الفترة مراكز التجارة بين مصر والهند في جميع صورها . وقد ذكرنا من قبل مقاله أجاتارخيديس عن الوسطاء السبئيين وسوقطرة ، ونشير الآن إلى ما يقوله بريلاوس عن عدن Arabia Eudaemon :

A History of Ancient Geography = الطبعة الثانية (كبرج ، ١٩٣٥) ، ص ١٣٨ . (المترجم)

(٢٣) أجاتارخيديس ، الفصل ٩٧ (المنقول عنه) والفصل ١٠٣ . وانظر ملتون ، الفردوس المفقود ، الكتاب الرابع ، البيتان ١٦٢ و ١٦٣ : « شذا سياً الذي يفوح من ساحل بلاد العرب السعيدة الحافل بالتوابل » . ولعل ملتون قرأ وصف أجاتارخيديس كما نقله ديودور ، الكتاب الثالث ، الفصل ٤٦ . وانظر بريلاوس ، الفصل ٣٠ . وكوزماس ، الكتاب الثالث ، الفصلان ١٧٨ و ١٧٩ .

* أي « بلاد العرب السعيدة » ، وندل تسمية عدن بهذا الاسم الذي كانت تسمى به اليمن كلها على أهميتها البالغة في ذلك الزمن القديم (فون فيسمان =

« كانت تسمى «يودايمون» Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ، عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعندما كانوا لا يجروون على الملاحة من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا المحيط ، بل كانوا يأتون جميعاً إلى هذا المكان ؛ وفي تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين ، كما تتلقى الإسكندرية الآن الأشياء التي تجلب من الخارج ومصر معا » . ولعل السفراء الذين تبادلهم بطليموس الثاني مع تشاندراجوبتا Chandragupta وأسوكا Asoka ، إمبراطوري موريا Maurya^٢ ، والنساء والثيران وصنوف الرخام الهندية التي عرضها في موكب النصر الذي أقامه في ٢٧١ — ٢٧٠ ق . م ، لعل هذه وهؤلاء قد جرى بهم على هذا النحو من طريق الموانئ السميئية . (٢٤)

= وماريا هوفنر ، المرحم المذكور بصدد هامش ٩ ، ص ٨٩ . وانظر شرف ، المرحم المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١١٥ . (المرجم)

* دولة هندية أسسها تشاندراجوبتا حوالي ٣١٥ ق . م . (المرجم)

(٢٤) بريبولس ، الفصل ٢٦ (المنقول عنه) ؛ وانظر الفصل ٣٧ . وف .

أو W. Otto وهـ . بنجتسون Zur Geschichte Niederganges : H. Bengtson
(ميونيخ ، ١٩٣٨) ، ص ١٩٤ des Ptolemäerreiches

وما بعدها ؛ وفيه ذكر لمصادر عن بطليموس الثاني والهند ، وكذلك عن رجل يدعى سوفون الهندي Sophôn Indos في الرديسيية (مصر العليا) (المرجم : تجاه إدفو على الضفة الأخرى من النيل) في القرنين الثالث والثاني قبل الميلاد . =

ولدينا أدلة على وجود تجار عرب في جزيرة ديولس Delos ببحر
إيجة في القرن الثاني قبل الميلاد ، وكانت عندئذ مركز تجارة الشرق مع
بلاد البحر المتوسط ؛ وثمة خاصة نقوش معينية وسبئية مكرسة لآلهة
عربية جنوبية (٢٥) . ولكن حدث في أخريات هذا القرن تطوران
هامان في صلات البطالمة بالهند ، لعاهما عكرا صفو العرب الجنوبيين في

— ولم يعثر في الهند بعد على نقود بطامية تعود إلى هذين القرنين (انظر أتو وبنجنسون) .
ويشير بريولوس ، الفصل ٢٦ ، إلى تردد السفن الهندية على عدن في العصور
القديمة .

(المرجع : يشير أبو وبنجنسون (ص ١٩٥ مع هامش ٢) ، استدلالا على وجود
علاقات بين البطالمة والهند في النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد ، إلى نقش
تذكر يسمى في الرديسية لرجل يدعى سوفون الهندي ، يرجع إلى القرن الثالث أو الثاني
قبل الميلاد . وعما يذكران مايراه . هولتس (Journ. Roy. Asiat.) E. Hultzsch
Soc. سنة ١٩٠٤ ، ص ٤٠٢) من أن سوفون منقولة عن الصيغة
السكربتية سُبهَانُو Subhānu ومعناها « المتألق » . وانظر ه . ح .
رولنسون H. G. Rawlinson : Intercourse between India and the
Western World (الطبعة الثانية ، كبردج ١٩٢٦) ، ص ٩٩ مع الهامش الثاني ؛
وتارن : Hellenistic Civilisation (الطبعة الثانية ، لندن ١٩٣٠) ،
ص ٢١٦ ، وكذلك كتابه المذكور في هامش ٢٧ (الطبعة الثانية ، كبردج
١٩٥١) ، ص ٣٧٠ ، هامش ٢) ؛ ورستوفسكس (المرجع المذكور في هامش
٣٨ ، ص ٣٧٠ ، ه ٢) .

(٢٥) رستوفسكس : Hellenistic World ، الجزء الثاني . ص ٧٠٢
وهامش ١٢٤ .

أول الأمر : (١) فبطليموس السابع (يوجينيس *Euergetes* الثاني ، ١٤٦ - ١١٦) كان فيما يبدو حريصا على النهوض بتجارة البحر الأحمر ؛ ففي نقش يرجع إلى عام ١٣٠ ذكر لموظف « مسئول عن سير السفن » وعن الطريق الصحراوي الممتد إلى قفط . ثم إننا نسمع فيما بين ١٢٠ و ١١٠ ق . م عن رحلات بحرية مباشرة من مصر إلى الهند كان يقودها يودوكسوس الكيزيكي *Eudoxus of Cyzicus* . ويظهر أنه بدأت منذ ذلك الوقت رحلات منتظمة إلى الهند ، وأنه كان للموك مصر بعض الإشراف عليها : تدل على ذلك أربعة نقوش تكريسية وجدت في مصر ، وهي ترجع إلى ما بين ١١٠ و ٥١ ق . م ، وفيها ذكر لموظفين بطالة « مسئولين عن البحرين الأحمر والهندي » (٢) .

(٢) والتطور الثاني هو أن يونانيا يدعى هيبالوس *Hippalus* تعلم ، خلال رحلات يودوكسوس أو بعدها بسنين قليلة ، فن الملاحة المباشرة في المحيط من بلاد العرب إلى الهند بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية

* كيزيكوس *Cyzicus* ، مدينة قديمة في آسيا الصغرى تصل على بحر مرمرية . (المترجم) .

(٢٦) بوسيدونيوس *Posidonius* في اسطرابون ، الكتاب الثاني ، الفصل الثالث ، القسم الرابع . ويورد أنو وبنجسون ، المرجع المذكور ، ورستوفس : *Hellenistic World* ، الجزء الثاني ، ص ٩٢٣ - ٩٢٩ والهوامش ٢٠٣ - ٢٠٧ ، جميع المصادر المتعلقة بهذه النقوش . ويذكر اسطرابون ، الموضع المذكور ، قصة سفينة هندية تحطمت على ساحل مصر .

الغريبة التي تهب في الصيف . وفي أول الأمر لم ينتفع أحد بهذه المعرفة الجديدة إلا في قطع المياه الشمالية من البحر العربي بين ساحل مهرة ودلتا السند مباشرة ؛ ولكن أخذ ربابنة السفن يزدادون جرأة وإقداما حتى رأيناهم يقصدون من الطرف الجنوبي للبحر الأحمر إلى ساحل مالابار ^{*} Malabar مباشرة . ولا يرد ذكر هذه الأحداث في أى مرجع متقدم على برييلوس و بلينى ، وكان الرأى السائد أن هبالوس وفقى الى اكتشافه في عهد كلاوديوس (٤١ — ٥٤) ؛ ولكن مال الباحثون أخيراً إلى نسبته إلى العصر البطلمى المتأخر . ومن الممكن أن هبالوس كان الملاح الذى صحب يودوكسوس ؛ وإذا كان ذلك كذلك فلا بد أنه سبقت يودوكسوس فترة كان اليونان يقومون فيها برحلات ساحلية إلى الهند ، فإن برييلوس يوحى بأن هبالوس لم يكن أول من أبحر إليها . وقد يكون يودوكسوس أول يونانى قام برحلة ساحلية من هذا القبيل ، ثم جاء هبالوس فيما بعد ؛ ومهما يكن من شئ ، فإنه لا يكاد يمكن نسبة اكتشافه إلى ما بعد ٩٠ ق م ، فإن الزمن لا يتسع للمراحل اللاحقة التي تطور خلالها الطريق الذى يذكره بلينى إلا إذا كان الاكتشاف قبل ذلك التاريخ .

* أو بلاد الفافل كما سمىها نزرک (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ،
(س ٢٢١ ب . (المترجم)

وقد كان اكتشاف هبالوس حدثاً له أهمية بعيدة الأثر ، ولكنه في الوقت نفسه يثير مشاكل أمام المؤرخ . فيصح لهذين السببين أن تتناولوه في شيء من التفصيل . فما الذي كشفه هبالوس حقاً ؟ يقص علينا بربيلوس قصة ذلك فيقول : « هذه الرحلة كلها كما وصفتها ، من قنأ *Cana* وعدن *Eudaemon Arabia* ، كانوا يقومون بها في سفن صغيرة ، تسير حول شواطئ الخليجان قريبة منها ؛ وكان هبالوس أول ملاح عرف بملاحظة مواقع الموانئ وأحوال البحر كيف يسير في طريقه عبر المحيط . ففي الوقت الذي تهب فيه عندنا الرياح الإيتيزية *Etesian* تهب الرياح على شواطئ الهند من المحيط ، وتسمى هذه الرياح الجنوبية الغربية هبالوس . ومنذ ذلك الحين حتى يومنا هذا تطلع السفن بعضها من قنأ وبعضها من «رأس التوابل» *Cape of Spices* *؛ فالقاصدون إلى داميركا *Damirica* *** يعملون برأس السفينة بعيداً عن الرياح ؛ بينما نرى القاصدين إلى بريجازا

* تهب في البحر المتوسط من الشمال الغربي نحو أربعين يوماً في فصل الصيف .
(المترجم)

** *Cape Aromata* . وهو رأس جواردافوي *Guardafui* الذي سميته العرب رأس عسبر . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة *Guardafui* ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الثاني ، ص ١٧٩ ؛ وشفت ، ص ٨٥ - ٨٦ . (المترجم)
*** في جنوب الهند . انظر شفت ، ص ٢٠٥ .
(المترجم)

وسكيثيا Scythia * يسرون على طول الساحل مدة لا تزيد على ثلاثة أيام ثم يسلكون فيما تبقى من الزمن نفس الطريق ممتدا إلى البحر مباشرة من تلك المنطقة ، تصحبهم ريح مواتية ، بعيدين عن الأرض ، وهكذا يسرون في عرض البحر إلى ما وراء الخلجان المذكورة .

فليكن واضحا قبل كل شيء أن هبالوس لم يكتشف وجود الرياح الموسمية . فقد كان العلم بوجودها وبمواسمها شائعا بين اليونان منذ عودة نيارخوس من السند (٣٢٦ — ٣٢٥) ؛ وإذا افترضنا أن الأمر لم يكن كذلك ، فإن أول فريق من اليونانيين يقضى عاما خارج البحر الأحمر كان قدينا بأن يعلم بها . وكان العرب عاجزين عن الاحتفاظ بها « سرا تجاريا » عجزهم عن إخفاء الشمس أو القمر . ويجب أن نلاحظ بعد ذلك أن برييلوس وبليني لا ينسبان إلى هبالوس أى اكتشاف فيما يتعلق برحلة العودة من الهند . فمن الجلى أن العرب واليونان معا كانوا يستطيعون القيام بهذه الرحلة في جميع الفصول ، مستعينين في فصل الشتاء بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، التي تتيح أطيب الظروف الممكنة للملاحة غربا . فما اكتشفه هبالوس هو ، كما يقول برييلوس في جلاء ووضوح ، كيفية الاستفادة من الرياح الموسمية في رحلة الذهاب إلى الهند . هذا إلى أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تهب في الصيف هي

* على نهر السند . وهي غير سكيثيا شمال البحر الأسود . (المترجم)

ولا ريب الرياح التي ينتفع بها في هذا السبيل - فبريلوس وبليبي يذكرا
الموسم في فقرات عدة ، وذلك حيث يقولان إن السفر من مصر يكون
في يولية ؛ وهما يذكرا أن معا اتجاه ريح هبالوس ، جنوبية غربية أو غربية ؛
بل إن بريولوس يقول صراحة إن الرحلة محفوفة بالأخطار ، وهذه صفة
لا تصدق إلا على الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

ولكن إذا سلمنا بهذا ، وجب علينا البحث عن تفسير له .
فالمشكلة تبدر إلى ذهن أى ملاح مُحدث يعرف المحيط الهندي . فعند
ماتهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، من يونية إلى أكتوبر ، تكون
عنيفة عامة ، ويكون البحر صاخباً ، فلا تستطيع أية سفينة شراعية
مواجهتها أحياناً . هذا إلى أن ساحل مالابار تنقصه الموانئ ، كما أن
الوقوف بعيداً عن الشاطئ في طريق رياح غربية قوية أمر غير آمن .
والمهيج الذي تتبعه السفن العربية الآن في السير من عدن هو أن تقلع
في الشتاء ، وتسير في محاذة ساحل حضرموت محتمية به ، ثم تلقى بنفسها
أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من منطقة تقارب الشمال والشرق .
وهي في هذا لا تلقى صعوبة ما . فلم إذن اختار اليونان والرومان القيام
بالرحلة في موسم آخر تكتنفه المخاطر ؟ .

إن أية إجابة على هذا السؤال تتطلب بعض التكهّن . وأسلم منهج
للوصول إلى إجابة هو أن نجعل نقطة بدايتنا السبب الذي أورده المرجعان

معا ، فهما يقولان إن السبب في القيام بالرحلة مع الريح الجنوبية الغربية هو أنها أسرع . و « الأيام الأربعون » التي يجعلها يلينى للرحلة من أوكيليس Ocelis إلى موزيريس Muziris لا تبدو مدة قصيرة بصفة خاصة ؛ ولكن لا بد أنها كانت على أية حال أقصر من الرحلة الساحلية التي كانت مألوفة من قبل . فهذا هو المعنى المباشر لكلمة « أسرع » . ولكن لما كان في الإمكان أصلاً الاستفادة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية في رحلة الذهاب ، فإن ما يقوله المرجعان يعنى أيضاً أن الرياح الجنوبية الغربية كانت أسرع من هذه أيضاً ، وإلا لأبحر اليونان معها . ثم إنه ربما كانت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية غير ملائمة لبعض الشئ من ناحيتين للسفن اليونانية القادمة من مصر : أولاً أنها حين تقطع الجزء الجنوبي من البحر الأحمر تواجه رياحاً جنوبية شرقية وشرقية تسود تلك الأرجاء قبل موسم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ثم خلال هذا الموسم كله ، وهو يمتد من نوفمبر إلى مارس . والناحية الثانية : أن السفن اليونانية لم تكن تستطيع حين تبلغ المحيط الهندي مجاورة السفن العربية التي تشتمل هياكلها على مقدمة

* انظر عن مكان أوكيليس شف ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١١٤ أسفل — ١١٥ . (المترجم)

* * * مى الآن كرانجانور Cranganore . انظر رولنسون : Intercourse between India and the Western World (ص ١١١ و ١٢٠) وشف (ص ٢٠٥ — ٢٠٨) . (المترجم)

ومؤخرة (هذا إذا افترضنا أن اليونان كانوا يسرون في المحيط الهندي سفناً
مربعة الهياكل كسفنهم في البحر المتوسط) ؛ ولهذا كان عليها أن تسير
طويلاً محاذية ساحل بلاد العرب الجنوبية قبل أن تميل نحو الهند مع ريح
شمالية شرقية . أما إذا انتفعت بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية فإنها تنال في
عندئذ كلتا هاتين الصعوبتين . فإن ريحاً شمالية غربية تسود الجزء الجنوبي من
البحر الأحمر خلال شهور الصيف ، وهذا يفسر ما كان يستحسنه الملاحون
من مغادرة مصر في يولية . فقد كانت السفن عندئذ تستطيع المضي
قدماً في المحيط أمام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أغسطس ، وتصل
إلى مقربة من ساحل المالابار بعد أول سبتمبر ، وهو وقت تكون فيه آمنة
نسبياً . فهذه رحلة شاقة ولكنها سريعة . وقد عرف هبالوس على نحو ما
كيف يقوم بها ، وذلك « بملاحظة مواقع الموانئ وأحوال البحر » .
وتبعه غيره من اليونان ، وزادوا عليه ، وظلوا يصلون إلى الهند بهذه
الطريقة المنطوية على الجرأة والإقدام مائتي سنة أو أكثر (٢٧) .

(٢٧) بريلاوس ، الفصل ٥٧ (المنقول عنه) ؛ وبيليني Natural History ،
الكتاب السادس ، القسم ٢٦ . وفقرة بريلاوس لم تصل إلينا سليمة ، ولكن
المعنى العام واضح ، وقد نقلت ترجمة شف . وانظر في تاريخ هبالوس : أنو وبنجتسون ،
المرجع المذكور ، وقد حللنا الأدلة تحليلًا دقيقًا وجعلناه مع يودوكسوس ؛ وانظر
كذلك رستوفتسيف ، المرجع المذكور ، وهو يميل إلى الرأي نفسه . وأوضح
تارن : The Greeks in Bactria and India (المترجم : الطبعة الأولى) =

والآن يصح لنا أن نسأل سؤالاً عن العرب : كيف كانوا يذهبون إلى الهند ؟ ليس ثمة فيما أعرف معلومات مباشرة تتعلق بهذه الفترة . ولكن يجوز لنا استخلاص بعض النتائج من معلومات أخرى . فإذا كان هبالوس قد سار مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، وكان هذا كشفاً قام به ، فلا بد إذن أن هذه الطريقة لم تكن هي التي يتبعها العرب قبله . وثمة شيء آخر هو أنه بينما كانت السفن اليونانية تبنى بناء قوياً بالمسامير ، كانت سفن العرب تشد ألواحها بألياف جوز الهند ؛ فكانت لا تصلح إلا للجو المعتدل ، وتتصدع في البحار الصاخبة . فلا يحتمل غالباً أنها سارت مرة مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية . فيتبقى طريقان . فإما أن العرب كانوا يقطعون الرحلة كلها محتدين سواحل بلاد العرب وإيران .

== (كمردج ، ١٩٣٨) ، ص ٣٦٦ — ٣٧٣) ، استناداً إلى بليني ، أنه لا يمكن نسبة هبالوس إلى زمن متأخر عن ٩٠ ق . م . وأنا مدين للمستر ا . ج . فليز A. J. Villiers معلومات قيمة عن أحوال الملاحة في المحيط الهندي . وانظر ن . باركنسون C. N. Parkinson : Trade in the Eastern Seas, 1793-1513 (كمردج ، ١٩٣٧) ، ص ١٠٦ ؛ كذلك و . و . كليميشا

W. W. Clemesha في بحثه The early Arab thalassocracy بمجلة Journal of the Polynesian Society ، المجلد ٥٢ (١٩٤٣) ، ص ١١٠ — ١٣١ ، وكلام الكاتب عن النواحي الجغرافية بفضل كلامه عن النواحي التاريخية . وانظر أيضاً The Red Sea and Gulf of Aden Pilot ، الفصل الأول ؛ وكبرى : Geographic Background to Greek and Roman History ، ص ٢٠٤ — ٢٠٥ . وانظر عن نيأرخوس : أريان في Indica ، الفصل ٢١ ، القسم الأول .

وقد فعل اليونان ذلك قبل هبالوس ، ويحتمل كثيراً أنهم كانوا في هذا
يفسجون على منوال العرب . وإما أن العرب كانوا يفيدون من الرياح
الموسمية الشمالية الشرقية على النحو الذى وصفناه آنفاً ، كما يفعلون اليوم ،
وكما كانوا يفعلون في القرون الوسطى على نحو يكاد يكون فاطماً . وهذا أيضاً
معقول . ومن المحتمل كثيراً أن العرب كانوا يسلكون الطريقين معاً .
ومعلوماتنا قليلة عن القرن الأول قبل الميلاد قبل نهاية الجمهورية
الرومانية . ولكن يحتمل أن عدد السفن الناهبة من مصر إلى الهند
قد تضاعف خلال الحكم الضعيف الذى مارسه البطالمة التأخرون ،
والفوضى التى جلبتها الحروب الأهلية الرومانية . وربما كان اسطرابون
يشير إلى هذه الفترة حين قال إنه « فيما مضى لم تكن تقدم ولوعشرون
سفينة [كل عام] على عبور الخليج العربى [البحر الأحمر] للخروج
إلى ما وراء المضيق . . . » (٢٨) .

ولما أعاد أوغسطس (٣١ ق م — ١٤ م) الأمن إلى دنيا البحر
المتوسط ، تحسنت المواصلات ، وزاد الرخاء العام من الإقبال على التحف
الشرقية فى روما والإسكندرية وغيرهما من المدن الكبيرة . وكان عصر
أباطرة أسرة يوليوس — كلاوديوس وأسرة فلافيوس Flavius

(٢٨) اسطرابون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسم ١٣ (المنقول
عنه) .

(٣١ ق. م — ٩٦ م) عصرأ ذهبياً للتجارة اليونانية الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وفي أوائل عصر أوغسطس ، كتب اسطرابون يقول إن مالايقل عن ١٢٠ سفينة كانت تبجر في العام الواحد من ميوس هورموس *Myus Hormus* * إلى الهند ، على خلاف ما كانت عليه الحال من قبل . وفي عهد نيرون (٥٤ — ٦٨ م) شكابلينى من استنزاف أموال الإمبراطورية الرومانية ، وسجل غلوزلك الإمبراطور في حرق اللبان في جنازة زوجه الثانية بوبايا *Poppaea* . وقد وجدت في الهند كثير من النقود الرومانية ، ويدل قيام معبد لأوغسطس في موزيريس بساحل مالابار على أن عدداً غير قليل من التجار اليونان والرومان كانوا يقيمون فيها . وقد وُصفت كثيراً هذه التجارة ، ولهذا سأقتصر على ذكر خصائصها الأساسية كما أوضحها بريولوس وبلينى . فالإسكندرية كانت نهاية مطافها غربا . ومن هناك كانت السلع من خمر وبرونز وقصدير وذهب ومصنوعات مختلفة تنقل على النيل إلى قفط ؛ ومنها براً إلى ميوس هورموس أو بيرينيكى . وكان يُركب من هذين

* يقول بول (*Egypt in the Classical Geographers*) ، فى عدة مواضع (إنها أبوشعر القبلى الآن . وهذا ما راه أيضاً ب . جوجيه *P. Jouguet* : *Macedonian Imperialism* (ترجمة م . ر . دوى *M. R. Dobie* ، لندن ١٩٢٨) ، ص ٢٧٤ ، الهامش الثانى . وانظر شفى (المرجع المذكور أولاً فى هامش ١٦ ، ص ٥٢) . (لترجم)

الميناءين في سفن كبيرة . فإذا كانت بلاد العرب الجنوبية مقصدها ، سارت إلى موزا ^١ Muza ، وهي سوق للبان وغيره من العطور السبئية . ولكن السفن الذاهبة إلى الهند لم تكن ترسو فيها ، وإنما كانت تزود بالماء في أوكيليس أوكاني (على مسيرة ثلاثين يوماً في البحر من بيرينيكى) . فإذا كانت قاصدة إلى ساحل مالابار — موزيريس (ميزور Mysore) أو غيرها — سارت عبر المحيط مباشرة . ويقدر بلينى أربعين يوماً للرحلة من أوكيليس إلى موزيريس ، ويقول إن السفن كانت تحمل معها رماة للسهام لدفع عادية القراصنة . ولكن إذا كانت الغاية بريجازا (بروتش) أو أى ميناء في الشمال الغربى من الهند ، سارت السفن على طول الساحل حتى رأس سياجروس ^٢ Cape Syagrus قبل أن تأخذ في عبور المحيط . وكان ثمة طريق آخر هو السير في محاذاة الساحل الإفريقى حتى رأس التوابل ، وربما الوقوف أيضاً عند سوقطرة قبل بدء الرحلة إلى الهند . وكانت تشحن في شمال الهند سلع الحرير والقطن وغيرهما من الأقمشة الرقيقة ، وفي الجنوب الجواهر والفلقل . وكانت سيلان معروفة ، وإن لم تعقد معها صلات منتظمة بعد . ولكن يذكر اسطرابون أن

* يقول المؤلف فيها بعد (ص ٨٢) إنها محال الحالية أو على مقربة منها .

(المترجم)

** هي رأس فرنك . انظر شف ، المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ١٣٣ . (المترجم)

بضعة تجار ركبوا البحر حتى مصب نهر الكنج ، وأن سفراء جاءوا من هناك إلى أوغسطس . وكان ثمة أيضاً يونان في مصر يتجرون مع موانئ ساحل الصومال ، وآخرون في أدولس بمملكة أكسوم وصلوا في تجارتهم إلى أوبوني Opone* بعد رأس التوابل مباشرة . وكانت أهم صادرات هذه المنطقة هي العاج والجلود والقرفة والرقيق (٢٩) .

هذه التجارة القيمة التي كانت تعبر البحر الأحمر بلغت من الأهمية

* يقول جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٢) إنها حفون ، الجانب الجنوبي من رأس حفون . وسميها العرب حَفُونِي . انظر تعليقنا السابق لهامش ٧٨ مباشرة . وانظر شف (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٨٧) . (المرجع)

(٢٩) اسطرابون ، الكتاب الثاني ، الفصل الخامس ، القسم ١٢ ، ويريولوس في مواضع عدة ، ولا سيما الفصل ٥٧ (المنقول عنه) ؛ ويلي ، Natural History ، الكتاب السادس ، الفصلان ٢٤ و ٢٦ ، والكتاب ١٢ ، الفصل ٤١ . وانظر عن الطريف إلى بيرينيكي : اسطرابون ، الكتاب ١٧ ، الفصل الأول ، القسمان ٤٥ و ٤٤ . وانظر عن سيلان : يلي ، Natural History ، الكتاب السادس ، الفصل ٢٤ ، معاصرة العبد الذي أعتقه أنيوس بلوكاموس Annus Plocamus . وما جاء هنا عن سيلان من نسج الأساطير . وانظر عن نهر الكنج : اسطرابون ، الكتاب ١٥ ، الفصل الأول ، القسم الرابع . وانظر ١ . هـ . وورمنجتون E. H. Warmington : The Commerce between the Roman Empire and India (كبريدج ، ١٩٢٨) ، وم . ب . تشارلزورث : Trade Routes and Commerce of the Roman Empire (كبريدج ، ١٩٢٦) ، و ج . ا . طومسون History of Ancient Geography (كبريدج ، ١٩٤٨)

مبلغاً جعلها شغلاً للإمبراطورية الرومانية . فكان يجب حماية التجار من القرصنة في البحر والاستغلال في الموانئ ، وكان يمكن في الوقت نفسه أن يكونوا مصدر دخل معقول لخزانة الدولة . فأمر أوغسطس بحملة أيلْيوس جالوس Aelius Gallus العربية (٢٥ أو ٢٤ ق . م) ليشعر العرب الجنوبيين بقوة الرومان ، وربما كان من أغراضه أيضاً احتلال إحدى عواصمهم . ولكن كانت هذه الحملة فاسدة الخطة ، فقد سلكت شراً طريقاً ممكن ، فقد سارت بها السفن أولاً عبر جزء شاق من البحر الأحمر يمتد من خليج السويس إلى ليوكي كومي على الساحل الشمالي الغربي من الجزيرة العربية ، ثم قطعت بعد ذلك مئات الأميال فوق الأرض الوعرة الممتدة في غرب الجزيرة حتى اليمن . ولاتعينا الرحلة البرية ، ولكن يصف اسطرابون رحلة البحر وصفاً موجزاً يبعث على الاهتمام .

فهو يقول : « كان الخطأ الأول بناء سفن طويلة [سفن حربية تسير بالمجاديف] ، مع أنه لم تنشب ولم يكن ينتظر أن تنشب معركة في البحر . فالعرب ليسوا شديدي الميل إلى الحرب حتى على الأرض ، وإنما هم في الغالب أصحاب تجارة ، ولا ميل لهم إطلاقاً إلى الحرب في البحر » . وهذه العبارة الأخيرة فيها تعميم بعض الشيء ، فقد شهدت أيام البطالمة قراصنة من النبط . ولكن كان النبط في عصر اسطرابون حلفاء لروما تابعين

لها ، ولم يكن في تلك الأرجاء شعب غيرهم يستطيع إبداء أية مقاومة في البحر . ولما أدرك جالوس خطأه ، بنى ١٣٠ من السفن الناقلة للجنود (Skeuagōga) ، وهي سفن شراعية تحتاج إلى عدد قليل من الملاحين ، وتتسع لعدد كبير من الجنود . « وبعد آلام وشدائد عدة وصل بعد خمسة عشر يوماً إلى ليوكي كومي في بلاد النبط ، وهي ميناء تجارى كبير ، وذلك بعد أن خسر كثيراً من السفن - ضاع بعضها بكل من كان عليه - لمصاعب الرحلة لا بسبب أى عدو » (٣٠).

ولعل الرومان استأنفوا محاولة السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ، فاحتلوا ميناء عدن في حكم كلاوديوس (٤١ - ٥٤ م) أو قبله . ويقص علينا بريلاوس قصة هذا الحدث في جملة واحدة قصيرة هي : « ولكن قيصر [Kaiser] أخضعها قبل أيامنا بزمان غير طويل » . ولكن احتدم الجدل طويلاً حول هذه العبارة . وغاية ما أسلم به هو أن هذا العمل كان ممكناً من الناحية البحرية . فالسافة بحراً من ميوس هورموس أو بيرينيكي إلى عدن ليست أبعد من المسافة التي تفصل بين بوتيولى

(٣٠) انظر عن حملة جالوس : اسطرابون ، الكتاب ١٦ ؛ وما نقلناه عنه مأخوذ من الفصل الرابع ، القسم ٢٣ . ويذكر بليني : Natural History ، الكتاب الثانى ، الفصل ١٦٨ ، والكتاب السادس ، الفصل ١٦٠ ، رحلة قصيرة في البحر الأحمر قام بها جايوس قيصر Gaius Caesar ، حفيد أوغسطس ، في السنة الأولى قبل الميلاد .

والأقرب إلى اليقين هو أن روما كانت في عصر برييلوس حليفة
لأمير ظفار الحميري في جبال اليمن . وكانت قبيلة حمير ، التي يسميها
اليونان « هوميريتاي » Homeritae ، آخذة في غلبة سبأ على السيادة
في جنوب الجزيرة . فكان من شأن التحالف مع حمير ، مقرونا بوجود
حامية رومانية في عدن ، وهو أمر ممكن ، أن يكون ضمانا كافيا لسلوك
العرب الجنوبيين مسلكا طيبا . (٣٢)

ولكن التدخل اليوناني الروماني في التجارة والملاحة ترك مع ذلك
مجالا فسيحا للتجار العرب . فبرييلوس يحدثنا عن تجارتهم عبر البحار
في منتصف القرن الأول الميلادي ، ويصف لنا في الوقت نفسه سواحل
الجزيرة العربية والبلاد المجاورة لها . وهو يبدأ بالشمال الغربي من الجزيرة ،
فيصف ليوكي كومي بأنها سوق للنبط تستعمل في الملاحة العربية المحلية .
والساحل العربي فيما وراءها خبيث تنفر منه النفوس ، والبدو يسلمون
متاع أولئك الذين يحطم الحظ العاثر سفنهم على صخوره . فإذا مررنا
بهذه البلاد « أسرع ما نستطيع » وصلنا إلى اليمن ، حيث الناس أكثر
جنوحا إلى السلم ، وألقينا مراسينا على مقربة من موزا ، « وهى مدينة

Cambridge History = المجلد العاشر (كبردج ، ١٩٣٤) ، ص ٨٨٠
وما بعدها ، وهو يرفض أيضا نظرية شور العامة مستندا إلى أدلة قوية .

(٣٢) برييلوس ، الفصل ٢٣ .

من الأسواق أقيمت على أساس من القانون » ، وهى مخا الحالية أو على مقربة منها* .

« . . . والمكان كله مزدهج بأصحاب السفن والملاحين العرب ، وفى شغل شاغل بشئون التجارة ؛ فهم يتجرون مع الساحل البعيد [إريتريا والصومال] ومع بريجازا ، ويبعثون بسفنهم إليهما » . والمرسى التالى هو أوكيليس عند مضيق باب المندب ، وهى لا تعدو أن تكون مكاناً تزود فيه السفن بالماء فى طريقها إلى الهند . وتأتى بعد هذا عدن Arabia Eudæmon « بلاد العرب السعيدة » ، والميناء الحقيقى الوحيد فى شبه الجزيرة العربية . وكانت فى العصور القديمة ، كما رأينا ، السوق الذى تتبادل فيه السلع الهندية والمصرية . أما الآن ، بعد أن لم تعد حتى مجرد ميناء تتوقف عنده السفن اليونانية والرومانية القاصدة إلى الهند ، فقد انحدرت إلى مستوى « قرية على الشاطئ » ، لعلها كانت تضم حامية رومانية تضى عليها شيئاً من البهجة والحياة . وإلى الشرق من عدن تقوم كاني ، التى يسميها حزقيال كنيّه ، وهى مكان حصن الغراب* .

* يقول جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٦ ، ص ١٣٨ و ١٦٨) إن موزا هى مَوْزَع الحالية بالقرب من مخا . وانظر شف (المرجع المذكور أولاً فى هامش ١٦ ، ص ١٠٦) . (المترجم)

* انظر ملاحظتنا السابقة فى هذا الصدد (هامش ٩ ، الملاحظة الأولى) .
(المترجم)

« وهى سوق لكل اللبان الذى يزرع فى البلاد ، يؤتى به إليها على ظهور الجمال ، وفى الأرمات المحلية المصنوعة من الجلد ، وفى القوارب . ولهذا المكان أيضاً تجارة بمدن الساحل البعيد ، [و] بيريجازا وسكيثيا [وادى السند] وعمانة وفارس المجاورة لها » . وتذكر بعد ذلك مسخا Moscha^{٣٣} ومواقع صغيرة أخرى على ساحل حضر موت ؛ وكذلك جزيرة سوفطرة ، وهى تابعة « لملك بلاد اللبان » (بلاد العرب الجنوبية) ، ويسكن فيها على الساحل الشمالى تجار عرب وهنود ويونان^(٣٣) .

هذه الفقرات التى نقلناها تدل على أن سفناً تجارية عربية من موزا وكاني كانت تقوم بتجارة منتظمة مع بريجازا . وليس فى برييلوس دليل على أن العرب تجاوزوا بريجازا جنوباً ؛ ولكن يحتمل إلى حد بعيد أنهم كانوا يقصدون إلى ساحل مالابار طوال عدة قرون للحصول على الخشب الذى كانت تبني منه سفنهم (انظر الفصل الثالث) . ويقول صاحب برييلوس إنه رأى فى موزيريس ، أهم موانئ مالابار ، سفناً يونانية

* يرى شبرنجر (المرجع المذكور فى هامش ١١ ، ص ٨٥) أنها خور مقشى غرب رأس فرنك . ولكن يخالفه جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٧٩ آخر سطر — ٨٠) قائلاً إن مسخا كانت ميناء مدينة ظفار . وانظر شف ، ص ١٤٠ . (المترجم)

(٣٣) برييلوس ، الفصل ٢٠ — ٣٤ ؛ والعبارات المنقولة هى من الفصلين

وأخرى — لعلها هندية — من أرياكى Ariace ، وهي المنطقة التي حول بومباي . وقد رأى أيضاً سفناً هندية ضخمة تسمى سنجارا Sangara على ساحل مالابار ، وأخرى تدعى كولنديا Colandia قاصدة إلى نهر الكنج . ولا يرد ذكر للسفن الهندية في أى مكان على ساحل بلاد العرب ، وإن كانت أرياكى وبريجازا تبعتان بسلعهما (ومنها السكر) إلى ساحل الصومال في إفريقية^(٣٤) .

وعلى ساحل إفريقية الشرقى كان التجار العرب يشاهدون في كل مكان حتى رهابتا Rhapta* بالقرب من زنجبار . وكانت تطل على البحر

* هي منطقة جوجارات Gujarat الآن ، كما يقول رولنسون : Intercourse between India and the Western World ، ص ١١٨ . وانظر شف المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٧٠ . (المبرمج)

(٣٤) بريلوس ، الفصول ٥٤ و ٦٠ و ١٤ . ويقول أ. هرمان A. Hermann في بحثه Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig ، العدد السابع (١٩٢٢)) ، ص ٨ ، إن فريقاً من السبثيين زاروا الإمبراطور الصيني في أوائل القرن الأول الميلادي ومعهم خرتيت إفريقي هدية له . ولم يتجلى الاطلاع على بحث هرمان ، وإنما نقلت قوله هذا عن وورمنجتون ، ص ٣٧٠ .

* * * هي الآن كويليمين Quelimane على الفرع الشمالى من دلتا الزيميزى ، كما يقول كارل بيترز : Im Goldland des Altertums ، ص ٢٣٠ — ٢٣٢ ، ويؤيده في ذلك جلازر : Zwei Publikationen über Ophir (ميونيخ ، —

الأحمر مملكة أ كسوم المستقلة الناشئة ، التي أسسها مستوطنون من بلاد العرب الجنوبية . وفي الصومال وما وراءه كان يحكم أمراء عرب ، كما أن زنجبار كانت لا تزال خاضعة لسلطان عربي . ويقول بريلاوس عن رهابتا إن « أمير معافر [في اليمن] كان يحكمها بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التي تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب [موزا] . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، ويمعثون إليها بسفن تجارية يستخدمون في معظمها ربابنة ووكلاء عرباً ، يالفون أهل البلاد ويتراوجون معهم ، ويعرفون الساحل واللغة » . ويشير كاتبنا إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالمه ، وهو ينحني إلى الغرب ^(٣٥) » .

— ١٩٠٢) ، ص ١٩ . ولكن يقول هرمان فون فيسمان وماريا هوفنر (المرجع المذكور في الملاحظة الأولى على هامش ٩ ، ص ٧٤) إن رهابتا قد تكون ركوة Kilwa الآن . وانظر أيضاً شيرنجير (المرجع المذكور في هامش ١١ ، ص ٢٥٥) وشنف (المرجع المذكور أولاً في هامش ١٦ ، ص ٩٤) وبزر (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ص ٢٨٧ ، هامش ٢) . ويرى جلازر (المرجع المذكور في هامش ١٧ ، ص ٢٠٧ أعلى) أن الاسم عربي الصيغة من رَبَطَ ، وأنه كان ينطق ولارب رَبْطَة . (كان جلازر يرى في هذا المرجع (ص ٢٠٦ أسفل) ، قبل أن يتحول إلى رأى بيزرز ، أن رهابتا لابد أنها لم تكن تبعد كثيراً إلى الجنوب عن دار السلام أو ركوة) . (المترجم)

(٣٥) بريلاوس ، الفصول ٧ — ١٠ و ١٤ و ١٦ (نقل عنه) — انظر فرسك ص ١٠٩ عن genomenès (المترجم : قديم) — والفصل ١٨ (نقل عنه) . وانظر عن العرب المحدثين في شرق إفريقيا أ. فيليز Villiers : Sons of Sindbad : A. Villiers (لندن ، ١٩٤٠)

وفي عهد تراجان وهادريان **Hadrian** وأسرة أنطونينوس **the Antonines** (٩٨ — ١٩٢ م) ظل الازدهار رائد التجارة بين دنيا البحر المتوسط والبلاد المطلة على المحيط الهندي . فقد أصلح تراجان المواصلات بين البحرين الأحمر والمتوسط . وجعل (عام ١٠٦ م) من دولة النبط على الجانب الشرق من البحر الأحمر ، وكانت تابعة لروما ، ولاية رومانية سماها « بلاد العرب » ، وأنشأ طريقاً هاماً من أيلة ، على رأس خليج العقبة ، إلى دمشق ماراً بالبتراء وبصرى . فحلت أيلة محل ليوكي كومي كأهم ميناء في بلاد النبط . وكان النبط هم الرابحين في المجال الاقتصادي من هذه التغييرات ، فإن البتراء لم تزدهر في أى يوم من الأيام كما ازدهرت في القرن الثاني الميلادي . وفي مصر أصلح تراجان القناة القديمة التي كانت الرواسب قد أفسدتها ثانية بعد عصر البطالة ، وحفر قسماً جديداً من طرفها الغربى ليصلها بالنيل عند بابليون **Babylon** ، مكان مصر القديمة ، فيحسن الاتصال بالفرع الغربى أو الكانوبى **Canopic** من دلتا النيل ، وهو يؤدى إلى الإسكندرية . ونشأ ميناء القلزم **Clysma** حيث التقت قناة تراجان بالبحر الأحمر . فهذه الأعمال التي قام بها تراجان تدل على أن خليجى السويس والعقبة لم يكونا في تلك الفترة مثار هول وخوف للملاحين اليونان والرومان ؛ وكان من أسباب ذلك وجود أسطول روماني في البحر الأحمر متأهب

للضرب على أيدي القراصنة . وقد وجد في مصر نقش هام يرجع إلى أيام هادريان (١١٧ — ١٣٨ م) ، وهو يذكر نقابة من الربانة التدمريين في البحر الأحمر ، انبسط لها الرزق وحظيت باعتراف الإمبراطور . وهكذا لم يصعب على أهل تدمر الذين كانوا يعيشون على تجارة القوافل ، واعتادوا تنظيم رحلات تجارية عبر مسافات شاسعة ، أن يحولوا جهودهم إلى البحر ، وإن كانت مدينتهم في قلب الصحراء (٣٦) .

ويدلنا كتاب بطليموس كلاوديوس في الجغرافيا (حوالي ١٥٠ — ١٦٠ م) على أن اليونان كانوا في عصر أسرة أنطونينوس أكثر علماً بالحيط الهندي منهم أيام برييلوس وبليبي . فقد أصبحوا الآن يركبون البحر على طول ساحل إفريقية الشرقية حتى رهابتا . وكانوا أدري من مؤلف برييلوس بالسواحل العربية البعيدة حتى عمان . ويدكر بطليموس

(٣٦) ديوكاسيوس ، الكتاب ٦٨ ، الفصل ١٤ ؛ و بطليموس كلاوديوس Ptolemy Claudius ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، الفصل الخامس ، القسم ١٤ ؛ و يوتروبيوس Breviarium : Eutropius ، الكتاب الثامن ، الفصل الثالث ، القسم الثاني . و Années d'Épigraphie (١٩١٢) ، رقم ١٧١ . و Economic Survey of Ancient Rome (بلتيومور ، ١٩٣٣ — ١٩٤٠) ، ج ٢ ، رقم ٢٣٥ ، ص ٣٨٤ — وانظر أيضا ص ٣٤٤ . و The Ancient Cambridge History ، ج ١١ ، ص ٢٣٦ — ٢٣٨ ، بقلم ر . ب . لونجندن R. P. Longden . كذلك وور. نجتون ، ص ٩٢ وما بعدها .

في الجزء الجنوبي الغربي من بلاد العرب أسواق موزا وأوكيليس وكأني
وعدن التي يسميها Arabias emporion* وكانت تسمى قديماً Arabia
Eudaemon. وكان اليونان في ذلك الوقت يركبون البحر إلى سيلان ،
التي يشتمل كتاب بطليموس على وصف لها . وكانوا يعرفون مصب
الكنج في خليج البنغال ، كما كان نفر قليل من المغامرين قد عبر البحر
إلى شبه جزيرة الملايو « شبه الجزيرة الذهبية » The Golden
Chersonese*. وكان رجل يدعى الإسكندر قد تجاوزها إلى ميناء
« كتيجارا » Cattigara***. وتدل التواريخ المتأخرة لأباطرة هان على
أن آخرين تبعوا الإسكندر ، وتنبىء أكثر مما ينبىء بطليموس بإمكان
« كتيجارا » ، فقد جاء فيها أنه في عام ١٦٦ م « بعث ملك تا-تسن ،

* أى « المركز التجارى لملاى العرب » . (المترجم)

*** أطلق اليونان اسم Chersonese (من chersos « حاف » و nêsos
« جزيرة ») على أشباه جزر أربع ، منها « شبه الجزيرة الذهبية » التي نحن
بصددها . انظر هامش ١١ من بحثنا عن أوفير . (المترجم)

*** مدينة وميناء هام تنسبه المصادر اليونانية والرومانية إلى ال « سيناي »
Sinae (الصينيين الجنوبيين) . وقد يكون هانوى Hanoi أو كيان — تشى
Kian-chi في خليج تنج كنج Tong King ، كما يمكن أن يكون كاتون Canton (تقلا
عن The Oxford Classical Dictionary (أكسفورد ، ١٩٤٩) ، تحت
الكلمة) . وانظر حزبن : Arabia and the Far East ، ص ١١٩ وهامش ٤ .
(المترجم)

أنطون An-tun] ماركوس أورليوس أنطونيوس Marcus Aurelius Antonius [، بوفد أخذ منذ بلوغه حدود جى — نام Jih-nam] أنام Annam [يهذى العاج وقرون الخريت وقواقع السلاحف البرية . وإلى ذلك الوقت يرجع الاتصال المباشر بهذه البلاد . ولا تشتمل قائمة هدايا الوفد على جواهر ما ، مما يثير الشك فى الرواية . ويحتمل أن «الوفد» كان مؤلفاً من تجار أبحروا من شرق إفريقيا ، فإن «هدايا» لم تضم نفائس من البحر المتوسط بل سلعاً إفريقية . وعدم ذكر الجواهر يؤيد الرواية أكثر مما يثير حولها الشك . فهذه الرحلات الرائعة ، من مصر إلى حدود الصين ، جعلت من اليونان الذين قاموا بها أسلافاً للفرس والعرب فى مياه الشرق الأقصى (٣٧) .

وفى خلال القرن الثالث أخذت هذه التجارة اليونانية فى الذبول لاضمحلال الإمبراطورية الرومانية من الناحية الاقتصادية وانخفاض قيمة عملتها . ومصادرنا فى هذا الصدد شحيحة ، ولكن يدل على هذه

* صحته جى — نان Jih-nan . (المترجم)

(٣٧) بطليموس ، الكتاب الأول ، الفصل التاسع ، الأقسام الأول و١٣ و ١٤ ؛ والفصل ١٧ ، الأقسام ٢ — ٥ ، والكتاب السادس ، الفصل السابع ؛ والكتاب السابع ، الفصل الرابع . وهو — هان سو ، الفصل ٨٨ ، الترجمة الإنجليزية بقلم هرت : China and the Roman Orient ، ص ٤٢ (المنقول عنه) . كذلك وورمنجتون ، ص ١٠٦ — ١٣٣ .

الحقيقة دلالة كافية أننا لا نكاد نجد أثراً للعملة الرومانية في الهند بعد
كركلا Caracalla * (٢١٢ - ٢١٧) (٣٨).

الإمبراطوريتان الساسانية والبيزنطية

أخلى الپرت مكانهم في إيران للأسرة الساسانية الفارسية حوالى
٢٢٥ م ؛ وفي إمبراطورية البحر المتوسط أصبحت القسطنطينية العاصمة
بدلاً من روما (٣٣٠) . وكان من شأن الوطنية الفارسية في ناحية ،
وانتقال مركز السلطان إلى الشرق في ناحية أخرى ، أن ازدادت حدة
الصراع بين الإمبراطوريتين العظيمتين ؛ وأعان على ذلك أيضاً الصراع
الدينى بين المزيدين والمسيحيين . وكان الحميريون في جنوب بلاد العرب
قد صاغوا من مملكة سبأ وغيرها دولة واحدة . وعلى الجانب الآخر من
البحر الأحمر ، كانت مملكة أكسوم الحبشية تزداد قوة وهضاء .

ومراجعنا عن القرن الثالث والقرنين التاليين بالغة الشج . فما كان
يحفز اليونان القدماء من فضول قوى يشمل كل ناحية من نواحي الحياة
حل محله في الأدب اهتمام مفرط بسعادة الروح . والمؤرخون والجغرافيون

* هو ماركوس أورليوس أنطونيوس . (المترجم)

(٣٨) م . رستوفسكف : The Social and Economic History of the

Roman Empire (أكسفورد ، ١٩٢٦) ، ص ١٤٦ — ١٤٩ و ٤٢١ ،
مع الهوامش .

العرب في القرون المتأخرة لم يختلفوا سوى قليل من المعلومات الأصلية القيمة عن هذه الفترة السابقة للإسلام على طولها . والأدب الفارسي الذي تبقى لنا من هذه الفترة ، وما كتبه السريان في مختلف العصور ، يتعلقان بالدين وحده تقريباً ؛ كما أن الآداب الهندية المختلفة كانت دائماً لا يعدها شيء في كراهتها للأُمور الدنيوية . ولهذا لن نظفر إلا بمعلومات متناثرة قليلة عن الملاحاة الشرقية في هذا العصر (٣٩) .

ويبدو أن الساسانيين شجعوا الملاحاة الفارسية ، التي لم يُقدَّر لها الازدهار من قبل . فقد أسس أول ملوكهم ، أردشير الأول (٢٢٥ — ٢٤١) ، عدة موانئ بحرية ونهرية . وعقد نرسي (٢٩٢ — ٣٠٢) صلات مع «زند أفريك شاه» ، أى ملك شعب الزنج في شرق الصومال . وفي أوائل القرن الرابع نجد عرب البحرين والساحل وراءها يعبرون الخليج الفارسي للإغارة على الإمبراطورية الفارسية (حوالى ٣١٠) ؛ وبعد ذلك بسنوات قلائل رد الملك الساساني سابور الثاني على هذه الغارة بمثلها ، وذبح كثيراً من سكان البحرين وأقام فيها جالية من الفرس . وفي أخريات ذلك القرن قال المؤرخ اللاتيني أميانوس ماركينوس

(٣٩) انظر عن الأدب البهلوى ا. ح. براون E. G. Browne :
A Literary History of Persia (كمبردج ، ١٩٢٩) ، الجزء الأول ، ص ٧
و ١٠٤ — ١١٠ .

Ammianus Marcellinus ، وهو يصف مملكة الساسانيين ، إن الخليج الفارسي كان يعج بالملاحة ، وإن السفن البحرية كانت تحتّم رحلاتها في تيريدون عند مصب الفرات — وظهور هذا الاسم القديم من جديد أمر يبعث على الدهشة . ويوصف العرب المجاورون بأن لهم عدة موانئ محمية ومراسي ، وأنهم قادرون على استغلال ثروات البر والبحر معاً . وتقول رواية تاريخية صينية تشمل الفترة الممتدة من ٣٨٦ إلى ٥٥٦ م « إنك تستطيع أفضاً الذهاب إلى تا - تسن [سوريا] من الحدود الغربية لبارثيا [فارس الآن] ، متتبّعاً ساحل البحر المتعرج قاطعاً حوله أكثر من عشرة آلاف « لي » *Li* [ألف ميل] » . ويسجل مصدر صيني آخر وجود تجارة بحرية في القرن الخامس بين الصين وكل من الهند وشرق إفريقية وسوريا ؛ وإذا جاز لنا الاستدلال بأحوال متأخرة بعض الشيء قلنا إن السفن الصينية ربما كانت تلتقي في موانئ سيلان بالسفن القادمة من الغرب على اختلاف جنسياتها . وقد لاحظ الحاج الصيني فا - هين *Fa-hien* وجود « كثير من التجار السبثيين (*Sā-Bo*) » في سيلان عام ٤١٤ (٤٠) .

(٤٠) تاريخ الطبري ، ط م . ي . دي جوبه *M. J. de Goeje* وغيره (ليدن *Leyden* ، ١٨٧٩ — ١٩٠١) ، القسم الأول ، الجزء الثاني ، ص ٨٢٠ و ٨٣٦ و ٨٣٨ — ٨٣٩ ؛ وأميانوس ماركلينوس : *Res gestae* ، =

ومما يدل على مدى اضمحلال صلات اليونان والرومان بالهند خلال هذه القرون أن اسم « الهنود » نفسه أصبح الكتاب يطلقونه كثيراً على الأحباش والحميريين . وإننى أرى ، وإن بدا هذا منى استدلالاً بشيء

== الكتاب ٢٣ ، الفصل السادس ، الأقسام الثاني ٤٥ و ٤٦ ؛ كذلك وى - سو Wei-shu ، الفصل ١٠٢ = هرت ، ص ٤٨ (المقول عنه) ، وسونج - سو Sung-shu ، الفصل ٩٧ = هرب ، ص ٤٦ ؛ وكوزماس ، الكتاب ١١ ، القسم ٣٣٦ . وا . هرتسفلد Paikuli : El Herzfeld ، الجزء الأول (برلين ، ١٩٢٤) ، ص ١١٩ . ونقش نرسى ، ص ٤٥ . وه . حسن : A History of Persian Navigation (لندن ، ١٩٢٨) ، ص ٥٩ و ما بعدها . و The Travels of Fa-Hien ، ترجمة ج . لـ J. Legge الإنجليزية (أكسفورد ، ١٨٨٦) ، ص ١٠٤ .

ويشتط ح . فران G. Ferrand فى بحثه L'élément persan dans Journal Asiatique ، المجلد ٢٠٤ (أبريل - يونيه ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ - ٢٥٧ ، حين يزعم أن زنج لعربية معطشة أو غير معطشة مأخوذة من زنگ أوزنج (المترجم : الصواب زنگ) . فمن الغريب أن يستعمل العرب من الفرس البعيدين اسماً لجيرانهم فى شرق إفريقيا . وندل الصيغتان اليونانيتان أزانيا Azania (برييلوس ، الفصل ١٦) وزنجيس Zingis (بطليموس ، الجغرافيا ، الكتاب الرابع ، الفصل السابع ، القسم الرابع) على أن هذا الاسم كان مستعملاً قبل بدء التجارة الفارسية بزمان طويل .

(المترجم : يسمى كوزماس (القرن السادس الميلادى) الزنج « زنجيون » Zingion . انظر جلازر (المرجع المذكور فى هامش ١٧ ، ص ٢٠٣ أسفل) وبيورى (المرجع المذكور فى هامش ٤٢ ، الجزء الثانى ، ص ٣٢٠ ، هامش ٥) . وانظر كذلك شف (المرجع المذكور أولاً فى هامش ١٦ ، ص ٩٢) .

غير ثابت ، أنه يجب تطبيق هذا التفسير على العبارتين الآتيتين اللتين ترجعان إلى النصف الأول من القرن الثالث : ففي عصر جليينوس Gallienus (٢٥٣ — ٢٦٨) ، نعلم أن « الإمبراطور » الثائر أيمليانوس Aemilianus في مصر كان حين أسر يعد حملة ضد « الهنود » ؛ هذا إلى أن فيرموس Firmus ، التاجر الشرقي الغني ، « كان كثيراً ما يبعث بالسفن التجارية إلى الهنود » من مصر (حوالى ٢٧٥) . فلا يحتمل أن الهنود الحقيقيين هم الذين تعنيهم هاتان العبارتان . وفي أواخر هذا القرن بعث أحد ملوك أكسوم بحملة من ميناء أدولس أخضعت العرب على ساحل الحجاز ، وفضت إلى حين على ما كانوا يمارسونه من قديم الزمن من قرصنة . ولم تلبث مملكة أكسوم أن غزت اليمن وضمت إليها حميراً ؛ ولكن لم يدم هذا الوضع طويلاً ، فقد استعادت اليمن استقلالها قبل منتصف القرن الرابع . وحوالى عام ٣٤٥ ذهبت إلى هناك بعثة دينية مسيحية تؤمن بمذهب أريوس Arius ، وكان يقودها ثيوفيلوس Pheophilus ، وهو « هندي » نشأ في جزيرة « ديبوس » Dibos ، ولعلها سوقطرة (دفيبا سوختارا) . وقد أسست هذه البعثة كنيسة في عدن Adane (Arabia Eudaemon) ، التي كانت سوقاً وميناء لكبار التجار اليونان والرومان ؛ ومعنى هذا أن هؤلاء التجار كانوا يقصدون إليها في رحلات منتظمة من مصر ، وكانت لهم فيها جالية من صغار

التجارة بلغت من الكبر حداً احتاجت معه إلى كنيسة خاصة . وكان على الطرف الشمالى من البحر الأحمر ميناء القلزم وأيلة ؛ ولم تعد تذكر ليوكى كوى ، وإن لم تزل قائمة حتى نهاية القرن الثالث^(٤١) .

وعلى العكس من هذا الغموض الطويل الأمد توافرت لنا معلومات كثيرة عن الربع الثانى من القرن السادس . فقد ضمن بروكوبيوس ، مؤرخ عهد جستنيان ، كتابه عن « الحروب الفارسية » قسمًا قصيرًا عن الأحداث والأماكن حول البحر الأحمر يلقى عليها ضوءاً قوياً . واستطاع الجغرافى النظرى كوزماس إنديكوبليوستيس الكتابة عن التجارة فى

(٤١) Historia Augusta ، الكتاب ٢٤ ، الفصل ٢٢ ، القسم الثامن ؛ والكتاب ٢٩ ، الفصل الثالث ؛ وكوزماس ، الكتاب الثانى ، القسمان ١٤٢ و ١٤٣ (نقش أدولس الثانى) ؛ وفيلوستورجيوس Philostorgius : Church History ، الكتاب الثالث ، الفصول ٤ — ٦ . وانظر فى معنى « المهنود » فيلوستورجيوس ، الكتاب الثانى ، الفصل السادس ؛ وبروكوبيوس Procopius وكوزماس الخ فى مواضع عدة . و ١ . لتمان E. Littmann مع آخرين : Deutsche Aksum Expedition ، أربعة أجزاء (برلين ، ١٩١٣) ، وك . روسيني C. Rossini فى بحثه Expéditions et possessions des Habasât en Arabie ، مجلة Journal Asiatique ، السلسلة ١١ ، المجلد ١٨ (يولية — سبتمبر ١٩٢١) ، ص ٥ — ٣٦ ، وكامرر : La mer Rouge ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٢٠٧ — ٢١٠ و ٢١٤ — ٢١٥ ، ون . رودوكانا كس فى Handbuch der altarabischen Altertumskunde ، الجزء الأول (كوبنهاجن ، ١٩٢٧) ، ص ١١٥ — ١١٦ .

البحر الأحمر وماوراءه مستعيناً بمعلوماته الشخصية ، إذ كان قد زار أدولس تاجراً في صدر شبابه ، كما أبحر مرة إلى ما وراء باب المندب . ويتحدث كتاب « استشهاد القديس الحارث » Martyrdom of St. Arethas ، وهو لمؤلف مجهول ، عن غزوة حبشية لليمن* . هذا عدا فقرات قليلة في جون ملالاس John Malalas والطبرى وغيرهما تكمل ما يقوله أولئك المؤلفون .

وكان الوضع التجارى في هذه الفترة على هذا النحو : كانت سيلان مركز التجارة البحرية بين الصين والشرق الأدنى . فكانت سفن الصينيين وسائر شعوب الشرق الأقصى تسير غرباً حتى سيلان ، وكانت التجارة فيما بين سيلان والمناطق الواقعة غربها في أيدي الفرس والأكسوميين . وكانت السفن التجارية اليونانية تمضى حتى أدولس أو تتجاوز أحياناً باب المندب قليلاً . أما الملاحة العربية فلا نسمع عنها شيئاً أبداً (٤٢) .

* « القديس » الحارث هو زعيم قبيلة الحارث بن كعب ، وكان من نصارى اليمن الدين قضى عليهم ذو نواس (وسيرد ذكره فيما بعد) . وقد ضاع الأصل السريانى للكتاب المشار إليه ، ولكن وصلت إلينا الترجمة اليونانية . انظر بيورى (المرجع المذكور في هامش ٤٢ ، الجزء الثانى ، ص ٣٢٤ ، الهامش الأول) . (المترجم)

(٤٢) ح. ب . بيورى J. B. Bury :

— History of the Later Roman Empire

وكان للفرس نشاط ملحوظ في الملاحة خلال القرن السادس . فسكوزماس يتحدث عن سفن فارسية في موانئ سيلان ، وعن حركة تبشيرية نسطورية يبعث القائمون عليها بمطارنة فرس إلى تلك الجزيرة . وكان الفرس هم الوسطاء في تجارة الحرير بين الصين والغرب ، سواء سلكت طريق آسيا الوسطى صادرة عن الـ «سيريس» Seres أو الطريق البحري صادرة عن الـ «سيناي» Sinae* ؛ وكانوا يشترون الحرير الوارد بالبحر في أسواق سيلان ويصدرونه إلى موانئهم في فارس . واسم الصين نفسه كما عرفه كوزماس فارسي الصيغة ، وهو «تسينستان» Tsinitan . ويقول هذا الجغرافي الورع : «لأحد ركب البحر أو يقيم على الأرض فيما وراء تسينستان» . ومن المحتمل أيضاً أن الفرس كانوا يسفرون السفن من الأبلّة (أبولوجوس) إلى الصين قبل الإسلام ،

== (لندن ، ١٩٢٣) ، الجزء الثاني ، ص ٣١٦ — ٣٣٣ (المترجم : صخته ٣١٦ — ٣٢١) .

* يقول المؤلف فيما بعد (الملحق الأول لفصل الأول) إن الاسم «سيريس» يراد به دائماً الصينيون إذا جرى إليهم برأ ، فإذا جرى إليهم بحراً (من الهند) سموها «سيناي» . ويقول طومسون (History of Ancient Geography ، ص ١٧٤) إن المعتقد أن الاسم «سيريس» مشتق من اسم الحرير في اللغة الصينية (هو sîr أو sêr كما في دائرة المعارف الإسلامية ، مادة China ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٣٩ ب) . وانظر في هذين الاسمين أيضاً جزين : Arabia and the Far East ، ص ١٠٩ — ١١٠ و ١٢١ — ١٢٢ (المترجم)

وأقل من هذا احتمالاً وإن كان ممكناً أن سفن الصين كانت تانى إلى الخليج الفارسى . وقد درسنا الأدلة المتعلقة بهذه المسائل فى ماحق ذيلنا به هذا الفصل . وأنشأ الفرس كنائس فى ميناءى مالى Male على ساحل مالابار وكليانا Calliana بالقرب من بومباى* . ويقول الجغرافى العربى ابن رُسْتَه إن السفن البحرية الهندية قبل الإسلام كانت تصعد فى نهر دجلة حتى المدائن (كتي سيفون Ctesiphon) . ويقول الطبرى إن الأُبُلَّةُ كانت تسمى قبل الإسلام « فرج الهند » — فقد كانت العلاقات البحرية بين هذا الميناء والهند وثيقة إلى حد بعيد . ويقول أيضاً إن حاكمها الفارسى كان يحارب الهند فى البحر ، وهذا يدل على وجود قراصنة من الهنود فى الخليج الفارسى أو خليج عمان . فإذا انتقلنا إلى مياه جنوب الجزيرة العربية وجدنا للفرس كنائس فى سوقطرة . وكان فى أدولس سفن فارسية . ولا ريب أنها زارت حمير ، وهذا يلقى بعض الضوء على الحملة التى شنّها الفرس على اليمن التى سندكرها فيما بعد ؛ ولكن التأثيرات الدينية فى اليمن فى ذلك الوقت تعكس صلات بأكسوم والإمبراطورية البيزنطية قبل أى شىء آخر (٤٣) .

* كليانا (عند كوزماس) أو كليينا Calliana (فى بريلاوس) هى كليان Kalyan الآن ، على الشاطئ الشرقى من ميناء بومباى . (المترجم)
(٤٣) كوزماس ، الكتاب الأول ، القسم ١٣٨ (المنقول عنه) ؛ والكتاب =

ومما يبعث على الدهشة أن نجد الأحباش يركبون البحر ، فإننا
لا ننظر إليهم على أنهم من الشعوب المتمرسه بالبحار . ولكن كوزماس
يشير إلى وجود ملاحين من أدولس في موانئ سيلان ، ويؤيد
بروكوبيوس ذلك . وفي أبيات طرفة التي أوردناها في صدر هذا الفصل
وصف لسفينة (المترجم : الصواب « لسفن ») بأنها « عدولية »
أو « عدولية » ؛ فإن كان يراد بهذا « سفينة من أدولس » (المترجم :
الصواب « سفن من أدولس ») ، دل على وجود سفن أدولس في

= الثالث ، القسمان ١٧٨ و ١٧٩ ؛ والكتاب ١١ ، القسمان ٣٣٦ و ٣٣٨ ؛
و Martyrdom of St. Arethas ، الفصل ٢٧ وما بعده ، في
Patrologia Graeca ، المجلد ١١٥ (باريس ، ١٨٩٠) . وابن رسته ،
كتاب الأعلام النفيسة ، ص ٩٤ (المترجم : ص ٩٥) ، في
Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد السابع (ليدن سنة ١٨٧٩
(المترجم : ص ١٨٧٠) وما يليها) ؛ والطبري ، القسم الأول ، الجزء الرابع ،
ص ٢٠٢٣ . ويقول ثيوفيلاكطوس سيموكتا Theophylactus Simocatta
في Historics (ط توينر Teubner) ، الكتاب الخامس ، الفصلان السابع
والثامن ، إن يهودا من الفرس كانوا يتجرون في « البحر الإريثري »
Erythraean Sea ، أي المحيط الهندي وربما أيضاً البحر الأحمر ، ولكن
لا يمكن القول إنهم كانوا أيضاً ملاحين أو أصحاب سفن . وانظر ا.م. دى فيار
U.M. de Villard في بحثه Note sulle influenze asiatiche nell'Africa
orientale مجلة Rivista degli Studi Orientali ، المجلد ١٧ (يولية
١٩٣٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ . وقد أوردنا في الملحق الذى ذيلنا به الفصل
الأول مراجع عن الملاحة الصينية .

الخليج الفارسي ، فياها هي التي كان يعرفها شاعر الحيرة ويألفها .
ولعل سفن الحبشة هي التي كانت تنقل العاج الذي كانت أكسوم ،
كما يقول كوزماس ، تصدره إلى الهند وفارس وحمير والإمبراطورية
الرومانية (٤٤) .

وكان التجار اليونان في البحر الأحمر يسلكون طريقين . أحدهما
يمتد من الإسكندرية مصعداً في النيل ، ثم يعبر الصحراء إلى أحد الموانئ ،
ومنه يسلك البحر الأحمر حتى أدولس ، ثم إلى أكسوم ، عاصمة الحبشة ،
في الداخل إذا دعت الضرورة . وكان الطريق الآخر يبدأ من أيلة ،
ويمتد على طول الشاطئ العربي ؛ وكانت السفن ترسو إذا جن الليل
عند أحد المراسم الطبيعية على ذلك الشاطئ خوفاً من مضاحله .
وقد يكون المقصد أحد موانئ حمير ، وكان ثمة أيضاً يونان في سوقطرة ؛
ولكن لا ريب في أن أدولس كانت عندئذ أهم مركز للتبادل التجاري

(٤٤) كوزماس ، الكتاب ١١ ، الأقسام ٣٣٦ — ٣٣٩ ؛ وبروكوبيوس ،
Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، الأقسام ٩ — ١٣ ؛
ومعلقة طرفة ، البيت الرابع . وس . فرنكل : Die aramäischen
Fremdwörter im Arabischen ، ص ٢١٦ (المترجم : الصواب ٢١٤) ؛
وفيه فصل عن الملاحة في البحار «Schiffahrt und Seeverkehr» ،
ص ٢٠٩ — ٢٣٢ .

* جمع مضعل وهو المكان يقل فيه الماء . (المترجم)

بين الإمبراطورية البيزنطية وبلاد المحيط الهندي^(٤٥).

فهذا عن الفرس والأحباش واليونان . بل إن أهل بربريا *Barbaria* ،
أى شمال الصومال ، أصبحوا هم أيضاً من رجال البحر . فإذا حدث
للمرب ؟ إذا كان كوزماس وغيره لا يذكرون عن ملاحظتهم شيئاً ،
فليس هذا دليلاً على أنه لم يكن لهم من الملاحه شيء ؛ ولكنه يدل فى
جلاء على أن سفنهم لم يكن لها شأن ملحوظ فى أعلى البحار . وكان
هذا الاضمحلال جزءاً من الاضمحلال الاقتصادى العام الذى أصاب بلاد
العرب الجنوبية فى القرن السادس . ولم يلبث أن تبعه خضوع حمير من
الناحية السياسية لدول غير عربية حتى محى الإسلام . فى عام ٥٢٤
أو ٥٢٥ سبّر إلّ أصبحا ، ملك أ كسوم ، بعد استمدادات دقيقة ، حملة
كبيرة من أدولس عبرت البحر إلى أرض اليمن . وقد لقي الجنود الأحباش

(٤٥) ملاس ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٥٦ — ٤٥٩ ؛ ونوسوس
Nonnosus ، قطعة فى *Historici Graeci Minores* ، المجلد الأول ،
ص ٤٧٤ — ٤٧٥ ؛ وبروكوبيوس ، *Persian Wars* ، الكتاب الأول ،
الفصل ١٩ ، الأقسام ١ — ١٦ ، والفصل ٢٠ ، القسم الرابع ؛ وكوزماس ،
الكتاب الأول ، القسم ١٣٩ ، والكتاب الثانى ، القسم ١٤٠ ، والكتاب
الثالث ، القسمان ١٧٨ و ١٧٩ . ويذكر أنطونينوس مارتير *Antoninus Martyr* :
De locis sanctis (حوالى ٥٧٠ م) ، فى *Itinera Hierosolymitana* ،
طوبلر Tobler وولينيير Molinier ، المجلد الأول ، ص ١١٣ و ١١٥ ، أن
« أبىلا » *Abila* (أيلة ؟) والقلم كانتا نهاية مطاف السفن القادمة من « الهند » .

مقاومة عند زولهم إلى الشاطئ ، ولكن لم يكن لدى نواس ، طاغية حمير ، أسطول يحارب به العدو في البحر . وقد أقام الأحباش سلطاناً في حمير ؛ وكانوا يستطيعون تبرير ذلك مفتخرين بأصلهم العربي ورسالة المسيحية التي يحملون لواءها^(٤٦) .

وبعد ذلك بسنوات قلائل (عام ٥٣١) ، بعث الإمبراطور المسيحي جستنيان Justinian ، كما يقول بروكوبيوس ، بوفد إلى أكسوم ، وهذا دليل على التنافس الاقتصادي في ذلك العصر . وقد طلب جستنيان

(٤٦) Martyrdom of St. Arethas ، الفصل ٢٧ وما بعده ؛ وبروكوبيوس ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، القسبان الأول والثاني . وملاسل ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٣٣ — ٤٤٤ ؛ والطبري ، القسم الأول ، الجزء الثاني ، ص ٩٢٦ و ٩٢٩ ؛ وكوزماس ، الكتاب الثاني ، القسبان ١٤٠ و ١٤١ . ويورى : Later Roman Empire ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٢ وما بعدها . ويرى يورى (المترجم : ص ٣٢٣ ، هامش ٤ ، متابعا لجويدي Guidi) أن اليمن استهدفت لغزوة حبشية أخرى قبل ذلك بسنوات قلائل ، ولكن ليس ثمة أدلة على ذلك حقا . ويقول الطبري إن ملك الحبشة لم تكن لديه سفن لنقل جنوده عبر البحر ، فأرسل إليه الإمبراطور الروماني بعضاً منها ؛ ولكننا نعلم من الكتاب اليوناني أنه كان لدى الأحباش سفن تجارية . وقد ضاعت لسوء الحظ الفصول المتعلقة بهذا الموضوع من كتاب الحيريين Book of the Himyarites السرياني ، التي نشره A. Moberg (لند ١٩٢٤ ، ١٩٢٤) ، ولكن يبين لنا الناشر (المترجم : في ص XXVI وما بعدها) أن هذا الكتاب كان المصدر الاسمي الذي استُقى منه كتاب Martyrdom of St. Arethas

من الأحباش « أن يشتروا الحرير من الهنود [سكان الهند] ويبيعوه للرومان ؛ فيكسبوا بذلك ربحاً طائلاً، يأتون به في الواقع للرومان ، إذ لن يضطروا [أى الرومان] بعد ذلك إلى إرسال مالههم إلى أعدائهم [الفرس] . فوافق الأحباش ، ولكنهم عجزوا عن الوفاء بوعدهم . « فقد كان من المستحيل على الإثيوبيين أن يشتروا الحرير من الهنود ، لأن التجار الفرس ، الذين كانوا لقرب بلادهم يقيمون في الموانئ [موانئ سيلان] التي تأتي إليها سفن الهنود أول ما تأتي ، اعتادوا دائماً شراء الشحنات بأسرها » . ولكن ليس جوار الفرس لسيلان سبباً مقنعاً ؛ ولعل الحقيقة هي أن التجار الفرس كانوا عملاء لأهل سيلان منذ عهد طويل ، فلم يشأ هؤلاء الإساءة إليهم بالتعامل مع منافسيهم . ولكن هذه المشكلة التي كانت تواجه الإمبراطورية البيزنطية حلت بعد ذلك بعشرين سنة ، حين عرفت دودة القز التي أتت بها سرا من الصين إلى الغرب بطريق البر (٤٧) .

* أى الهنود الحقيقيين ، فإن اسم الهنود — كما قال المؤلف في ص ٩٣ — كان يطلق كثيراً في القرن الثالث والقرنين التاليين على الأحباش والحبشيين . (المترجم)

(٤٧) بروكوبيوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ، الأقسام ٩ — ١٣ (المنقول عنها) (يورد المؤلف هنا بيانات عن هذا الكتاب سبق ذكرها) ؛ وملاسل ، الكتاب ١٨ ، الأقسام ٤٥٦ — ٤٥٩ ؛

ولم يستطع ملوك أكسوم فرض سيطرة قوية على ممتلكاتهم في بلاد العرب . فقد ثار الحاكم أبرهة وجنوده (حوالى عام ٥٤٠) ، ولم تفلح حملتان في إخضاعهم . وفى آخر الأمر اعترفت مملكة أكسوم بسلطة الحاكم على أن يؤدى جزية . وقد دامت هذه الإمارة المتواضعة نحو ثلاثين سنة ، إلى أن انتزعها الفرس من الأحباش (حوالى ٥٧٠) . وكان الإمبراطور الساسانى كسرى أنوشروان يستجيب فى ذلك لنداء من الحميريين (المترجم : على لسان سيف بن ذى يزن فى رواية الطبرى) . وتقول أكثر الروايات تفصيلاً إنه أرسل ثمانى سفن تقل ٨٠٠ رجل أطلق سراحهم من السجون ، وعليهم رجل يدعى وَهْرَزُ ؛ فغرت سفينتان فى البحر ، ولكن نزل الرجال الستمائة الباقيون إلى البر وخلعوا الحاكم الحبشى . وقد تيسر هذا الفتح بمساعدة قوات محلية (المترجم : أعدها سيف بن ذى يزن) . ولُصِّبَ أحد الحميريين (سيف بن ذى يزن) فى أول الأمر أميراً تابعاً ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن سلطانه ضد الأحباش ؛ فتولى حكام من الفرس زمام البلاد بعد تعزيز الحامية الفارسية

== وانظر نتوسوس فى Hist. Gr. Min. ، المجلد الأول ، ص ٤٧٤ — ٤٧٥ :
 بمثة نتوسوس المتأخرة (المترجم : أرسله جستنيان إلى الحبشة واليمن ومعد) .
 ويضيف ملاس أنه طلب إلى الأحباش أن يأتوا بسلم عبر أراضى حمير التى كانوا يحكمونها . وهذا يشير إلى أنه كان لحمير نصيب ما فى التجارة الهندية . وانظر عن ديدان القز بروكوبيوس ، Gothic Wars ، الكتاب الرابع ، الفصل ١٧ .

إلى أن جاء الفتح الإسلامي^(٤٨)

وهكذا قُدِّر أن يكون الحميريون ضئيلي الشأن في الجزيرة العربية على عهد الرسول الكريم . فإن التاريخ في تطوره الغامض كان قد نقل مركز الحيوية إلى العرب الشماليين ، ومملكتي الحيرة وغسان ، ووسط الجزيرة الذي لم يكن قد تكشف عن قواه بعد . ولم يكن هؤلاء الأقوام رجال بحر ، وإنما قدرت لهم ظروفهم الجغرافية أن ترتبط حياتهم بتجارة القوافل القادمة من الجنوب إلى الشمال حاملة ثروات إفريقية وآسيا إلى الإمبراطوريتين اللتين كانتا تفرضان سلطانهما على الشرقيين الأدنى والأوسط في ذلك الوقت . والحق أن القرآن يعكس شعوراً بالبحر ينبض بالحياة ، ويمثل لنعم الله بإشارات عدة إلى منافع البحر وأخطاره . والحق أيضاً أن قبيلة قريش في مكة كانت على صلة وثيقة بالحيشة عبر البحر الأحمر ، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين إلى تلك البلاد (حوالى ٦١٥) . ولكن يبدو أن قريشا لم تكن لها سفن خاصة بها ، فقد عجزت عن مطاردة المهاجرين المحاربين في البحر . وكانت تقنع بالانتظار

(٤٨) بروكويوس ، Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ٢٠ ،

الاقسام ٣ — ٨ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٨٩٨ و ٩٤٨

و ٩٥٧ — ٩٥٨ الح . وت . نولدكه T. Nöldeke :

Geschichte der Perser und Anaber zur Zeit der Sasaniden

(ليندن ، ١٨٧٩) ، هوامش ص ١٦٦ و ٢٢٣ و ٢٢٤ و ٢٣٦ — ٢٣٧ .

حتى تتحطم سفينة أجنبية على شاطئها ، فقد استعمل في سقف الكعبة خشب استخلص من حطام سفينة يونانية . وقلما يتضمن الشعر الجاهلى الذى كان ينشده عرب الصحراء أكثر من إشارة عابرة إلى البحر^(٤٩) . وعلى الساحل الشرقى ، كان البحرين وعمان ملاحظتهما ، فإننا نجد

(٤٩) القرآن الكريم ٦ : ٩٧ (وهو الذى جعل لكم النجوم لتهتدوا بها في ظلمات البر والبحر) — ومعنى هذا أن الملاحة على هدى النجوم كانت مألوفاً ؛ ١٠ : ٢٢ — ٢٣ [لا ٢٣ — ٢٤ كما يقول المؤلف] (أخطار البحر) ؛ ١٦ : ١٤ (منافع البحر) ؛ ١١ : ٤٠ — ٤١ و ٥٤ : ١٢ (سفينة نوح) ؛ ٢٥ : ٥٣ [لا ٥٥ كما يقول المؤلف] و ٣٥ : ١٢ [لا ١٣ كما يقول المؤلف] (البحرين ، عذب فرات وملح أجاج) . والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١١٣٥ و ١١٨١ — ١١٨٢ و ١٦٤٠ — ١٦٤١ و ١٦٤٥ و ١٦٨٥ — ١٦٨٦ ؛ والبلاذرى ، فتوح البلدان ، ط م . ي . دى جويه (ليدن ، ١٨٦٦) ، ص ٧٧ — ٧٨ . كذلك و . بارتولد W. Barthold في بحثه Zeitschrift der deutschen morgen - مجلّة ، Der Koran und das Meer ländischen Gesellschaft ، السلسلة الجديدة ، المجلد الثامن (١٩٢٩) ، ص ٣٧ — ٤٣ . وكانت الشعبية والجار ما فى الحجاز من « موائى » ، إذا أمكن تسميتهما كذلك ؛ وتذكر جملة أيضاً (الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ١٦٤٥) ، ولكن يحتمل أن ذلك نتيجة خطأ فى حساب الزمن . وكان فى مكة جالية حبشية ، تضم جنوداً مهترقة والعبد بلالا ، أول مؤذن فى الإسلام ؛ وانظر عن ألفاظ الملاحة الدخيلة فى العربية من الحبشية فرنسكل Aramäische Fremdwörter ، ص ٢١٠ — ٢١٥ ؛ (المترجم : الصواب أن فرنسكل يتحدث فى ص ٢١٢ — ٢١٦ عن الألفاظ البحرية المشتركة بين العربية والحبشية .) وربما كان أصحاب السفن فى الشعبية من الأحباش ، انظر بارتولد .

العرب يشنون منهما غارات عقب ظهور الإسلام . ولكن كان في موائهما عنصر فارسي قوى ، وكائنا قد أصبحتا تابعتين قليلاً أو كثيراً للإمبراطورية الساسانية ؛ وكان كثير من عرب أزد في عمان قد اعتنقوا المزدئية . وربما كان المشتغلون بالملاحة في الأيالة مزيجاً من الفرس والعرب ؛ فقد كانت من مدن الإمبراطورية الفارسية الواقعة على الحدود العربية^(٥٠) .

وإن ضعف عرب الشمال في الملاحة ليساعد على تفسير الاتجاه الذى اتخذته الفتوحات الإسلامية الأولى . فقد كان من المحتمل أن يتجه التوسع إلى السودان والصومال . ولعل الرسول الكريم قد كتب إلى نجاشى الحبشة يطلب إليه الدخول فى الإسلام ؛ ولكن لم تكن لديه الأداة البحرية التى تمكنه من فرض طلبه . وكانت ثمة طبعاً أسباب

(٥٠) البلاذرى ، ص ٧٨ و ٤٣١ — ٤٣٢ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الرابع ، ص ٢٠٢٣ ، والجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ . وينناول ل . كياتانى L. Caetani فى Annali dell' Islam (ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم ٣٢٨ ، مسألة جنسية الملاحين فى الخليج الفارسى . وس . س . ندوى S.S. Nadvi فى بحثه Arab navigation ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٥ (أكتوبر ١٩٤١) و ١٦ (يناير وأبريل وأكتوبر ١٩٤٢) .

* فى هذا إشارة إلى إنكار بعض المستشرقين كتب الرسول إلى الملوك والأئمة خارج جزيرة العرب . (المترجم)

أخرى جعلت الساميين يتجهون إلى الشمال . فقد كان فتح الإمبراطوريتين
البيزنطية والساسانية أجدى إلى حد بالغ ومن كل وجه من فتح مملكة
أكسوم الفقيرة ، ولا سيما بعد أن أضعف بعضهما بعضاً أيما إضعاف
نتيجة غزو الفرس لسوريا ومصر ، وكان محفوفاً بالكوارث ، ثم نتيجة
لدفع هذا الغزو (٦١٠ — ٦٢٨) .

ملحق بالفصل الأول

الملاحة المباشرة بين الخليج الفارسي والصين قبل الإسلام

قيل كثيراً إنه كانت ثمة تجارة بحرية مباشرة بين الإمبراطورية الساسانية والصين . ولكن الأدلة قليلة ، ومن الضروري أن نلاحظ في عناية ودقة دلالة كل نص . وسأعالج النصوص التي تتعلق بهذا الموضوع واحداً بعد الآخر .

(أولاً) رحلة صيني ، إي — تشنج I ching ، الجزء الثاني ، الورقة ٥ ا ، الترجمة الإنجليزية بقلم ج . تاكاكوسو J. Takakusu :
A Record of the Buddhist Religion (أ كسفورد ، ١٨٩٦) ،
xxviii : « في بداية الخريف [٦٧١ م] ... ، جئت إلى مدينة
كوانج — تونج Kwang-tung ، حيث حددت ميعاداً لمقابلة صاحب سفينة
« بُو — س » Po-sse لركوبها إلى الجنوب ... وأخيراً ركب البحر من
ساحل كوانج — تشو Kwang-chou [كانتون] ... » . وقد حملته
السفينة بعد ذلك إلى سومطرة .

فإذا كانت «بُو - س» هنا معناها «فارسية» (انظر الفصل الثانى ، ص ١٩١ ، والهامش ٥٧) ، دل هذا على وجود ملاحاة فارسية إلى الصين بعد قضاء المسلمين على الساسانيين بأقل من ربع قرن . ولكن لا يبدو من المحتمل أن الفرس بدأوا أولاً هذه الرحلات الجريئة بعد هزيمة العرب لهم مباشرة ، وأدنى من ذلك كثيراً إلى التصديق أن هذه الرحلات ترجع إلى عصر الساسانيين .

(ثانياً) يؤيد هذه النتيجة ما يقوله البلاذرى ، فتوح البلدان ، ص ٣٤١ ، والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٣٨٣ (وهما على ما يظهر يتبعان رواية واحدة) من أن الأبلّة كانت زمن الفتح الإسلامى مرفأ السفن من الصين والهند وعمان والبحرين . وعبارة « السفن من الصين » فى الطبرى لا تشير ضرورة إلى السفن الصينية . بل إن عبارة « سفن صينية » عند ما يستعملها الجغرافيون والمؤرخون العرب تعنى قطعاً فى بعض الأحيان السفن الإسلامية التى تزور الصين — مثال ذلك « مركب صينى » ربّاه فارسى ، فى كتاب بُزُرْكَ بن شهر يار ، ص ٨٥ (وقد قلنا عبارته فى صدر ملحق الفصل الثالث) . (وانظر فيما بعد الفصل الثانى ، ص ٢٠٠) .

* عبارة بزرك أن عهدة الكرماني « صار أحد باثانية (أى ملاحى) مركب يختلف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صينى ، ثم صار بعد ذلك ربّانا » . ولا يفهم =

فما توافر لدينا من أدلة حتى الآن يسمح لنا بأن نرى أن سفن الفرس كانت فيما يحتمل تتاجر مع الصين قبل الإسلام . أما أن السفن الصينية كانت تصل إلى الخليج الفارسي في هذه الفترة ، فهذه مسألة أخرى . وقد استند بعض الباحثين في التدليل على مثل هذه الرحلات إلى مواضع ثلاثة عدا ما يقوله الطبري ، ومنهم مثلاً ج . ت . رينو .

Relation des voyages faits par les Arabes etc. : J. T. Reinaud

Marco Polo : H. Yule ؛ و ه . يول . XXXV ص ؛ (١٨٤٥) ،

Annali dell' Islam ؛ ص ٨٣ ؛ ول . كاتاني ؛ (١٩٠٣) ،

(ميلانو ، ١٩٠٥ — ١٩٢٦) ، المجلد الثاني ، الجزء pt. الثاني ، ١٢ هـ ،

القسم sect. ١٣٣ ، الهامش الأول ، والمجلد الثالث ، ١٦ هـ ، القسم

٣٢٨ ؛ و ا . هـ . وورمنجتون ؛ *The Commerce : between the*

Roman Empire and India (كبرج ، ١٩٢٨) ، ص ١٣٨ ،

و ص ٣٥٨ ، الهامش ١٤٦ . ولسكني سأحاول التدليل على أن أيّاً من

هذه المواضع الثلاثة ليس برهاناً صالحاً على أن سفن الصين كانت تقوم

برحلات إلى الخليج الفارسي .

== من هذا أنه صار رباناً لهذا المركب الصيني خاصة ، ووافقنا في هذا المترجم الفرنسي الكتاب بزرك بن شهرمار . انظر تعليقنا على هذا الموضوع في صدر ملحق الفصل الثالث . (المترجم)

(ثالثاً) المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ :
كان نهر الفرات فيما مضى « ٠٠٠ » (فـ) يصبّ في البحر الحبشي [جنوب
الحيرة] . وكان البحر يومئذ في الموضع المعروف بالنجف في هذا
الوقت ؛ وكان يقدم هنالك سفن الصين والهند ترد إلى ملوك الحيرة .
ولكن لا يمكن أخذ هذا القول مأخذ الجد ، فالبحر لم يصل قط إلى أى
مكان بالقرب من النجف في العصور التاريخية . ومما يؤكد الطابع
الأسطورى لهذا القول الفقرة الماثلة الواردة في الجزء الأول ، ص ٢١٩ ،
حيث يذكر المسعودى أن هذا القول مأخوذ عن حديث لخالد بن الوليد
(حوالى ٦٣٠) مع شيخ بلغ من العمر ٣٥٠ عاماً !

(رابعاً) أميانوس ماركلينوس ، الكتاب ١٤ ، الفصل الثالث ،
القسم الثالث : كانت باتنى Batne ، بالقرب من زيوجما Zeugma على
الفرات الأعلى ، في القرن الرابع مسرحاً لسوق تعقد في سبتمبر من كل
عام ، ويأتى إليها حشد كبير « للتجار فيما يبعث به الهنود والسيريس ،
وفي سلع أخرى بالغة الكثرة يؤتى بها إلى هناك بالبر والبحر » .
ويستنتج وورمنجتون (الموضع المذكور) من ذلك أن الهنود والصينيين
كانوا يصعدون في الخليج الفارسي لحضور هذه السوق . ولكن ليس
لهذه النتيجة ما يبررها . وكانت باتنى صالحة بطبيعتها لإقامة الأسواق فيها ،
* تسميه الرواية عند المسيح بن عمرو بن قيس بن حيان بن بقميلة الغساني . (الترجم)

لأنها كانت تقع عند ملتقى طريقين تجاريين هامين أو بالقرب منه : طريق من الخليج الفارسي يمتد شمالاً خلال أرض الجزيرة مع الاستعانة بالبراق والإبل ؛ والطريق الآخر هو طريق القوافل الممتد عبر آسيا الوسطى وپارثيا (انظر إيزيدور الخاراكسي : Parthian Stations ، ص ١) .
وهنا نسأل : بأى الطريقين كان الصينيون يرسلون سلعهم ؟ والجواب على هذا نجده في الاسم « سيريس » ، فهو يعني دائماً الصينيين إذا جرى إليهم برّاً ، على عكس الاسم « سيناي » . ومهما يكن من شيء ، فإن أميانوس لا يقول إن الصينيين كانوا يجيئون ، بل يقول فقط إنهم كانوا يرسلون سلعهم .

(وبشير وورمنجتون أيضاً إلى بروكوبيوس : Wars ، الكتاب الثاني ، الفصل ١٢ ، القسم ٣١ ، ولكن لا يذكر هذا النص أى سوق ، وإنما يصف باتني بأنها « معقل صغير لا أهمية له ، يعتمد عن الرُّها مسيرة يوم واحد » .)

(خامساً) سونج - سو ، الفصل ٩٧ (وهو يشمل الفترة من ٤٢٠ إلى ٤٧٨ م) يدل قطعاً على أن سفن الصين كانت تصل غرباً حتى الهند ، ولكنني لا أرى أننا نستطيع أن نستخلص منه شيئاً أكثر

* جمع برَغ معرب barge ، وهو النقالة المائية : سفينة كبيرة مسطحة القاع لنقل البضائع (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

من ذلك . ولما كانت الفقرة غير واضحة تمام الوضوح ، فإننى أنقلها هنا تاركا الحكم للقارئ : « أمّا تا — تسن [سوريا] وتين — تشو T'sien-chu [الهند] بعيداً فى المحيط الغربى ، فإننا نقول عنهما إن رُسُل أسرتى هان خبروا المصاعب الخاصة التى ينطوى عليها هذا الطريق ، ولكن على الرغم من ذلك سارت التجارة فى طريقها ، وأُرسلت السلع إلى القبائل الأجنبية ، تدفعها قوة الرياح بعيداً عبر أمواج البحر ... ومن هناك تأتى نفائس الأرض والماء جميعاً ، وكذلك الجواهر المصنوعة من قرون الكركدنّ والعقيق الأصفر وآلئ الثعبان وقاش الأزْبَتُوس* ... ؛ فضلاً عن مذهب تجريد العقل تبعداً لرب الكون [بوذا] — كل هذا جعل الملاحة والتجارة تتمدد إلى تلك الأرجاء » . ترجمة ف . هرت : China and the Roman Orient (لينزج ، ١٨٨٥) ، ص ٤٦ .

فمن هذا كله أستنتج أنه ليس ثمة ما يثبت أن السفن الصينية كانت تقوم برحلات مباشرة إلى أرض الجزيرة قبل الإسلام . بل إننى أعتقد أن هذه الرحلات لم تتحقق طوال عدة قرون بعد ظهور الإسلام (انظر الفصل الثانى ، ص ٢٢١) . وتؤيد المصادر الصينية

* معرب asbestos ، وهو الحرير الصخرى « الأَمَيْنَت » (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

المتعلقة بهذا الموضوع هذه النتيجة؛ فإن ف. هرت و. و. روكهيل :
Chau Ju-Kua : W. Rockhill (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ،
المقدمة ، ص ١٨ ، يقولان إن كويلون Quilon* في الجنوب الغربي من
الهند — وكانت يَنْكَات* كانتون تأتي إليها في القرن الثاني عشر —
كانت أبعد نقطة بلغت السفن الصينية غرباً حتى عهد أسرة منج Ming .

* هي كُولَمَ مِلَى عند الجغرافيين العرب ، كما سيأتي . انظر حزين :
Arabia and the Far East ، ص ١٤٣ وهامش ٣ فيها . (المترجم)
** جمع يَنْك معرب junk : سفينة صينية (قاموس النهضة لإسماعيل مطهر) .
(المترجم)

صلحوا بقلم المترجم عن

أوفير (*)

هذه مشكلة شغلت الجغرافيين والمؤرخين منذ أكثر من ألفي سنة ، وما زالت دون حلّ قاطع . فالتوراة تحدثنا أن سليمان الحكيم ، ملك يهوذا (حوالي ٩٧٤ — ٩٣٢ ق . م) ، يعاونه حليفه الفينيقي حيرام ، ملك صور (٩٧٠ — ٩٣٦ ق . م) ، كان يبعث بسفنه إلى « أوفير » هذه لجلب الذهب ، وبضع سلع أخرى تتطلبها أبهة ملكه العتيق . فأين كانت « أوفير » ؟ هنا اختلف العلماء وانقسمت الآراء .

(*) نورد في آخر البحث قائمة بأسماء المراجع ، ولهذا نكتفي في أثناءه بذكر أسماء المؤلفين وبعدها أرقام الصفحات من بحوثهم التي تضمها القائمة ؛ فإذا تعددت بحوث المؤلف الواحد أوردنا بعد اسمه رقم ١ أو ٢ مثلا إشارة إلى أن البحث المشار إليه هو الأول أو الثاني من بحوثه الواردة في القائمة . وقد أثبتنا في هذه القائمة المراجع التي اطاعنا عليها فعلا . أما البحوث التي ألمنا بها من طريق غيرها بعد أن أعيانا البحث عنها في مصر والسودان ، فلم نوردنا في القائمة وإن أشرنا إليها خلال البحث .

وقد جعلنا هوامش البحث سلسلة الأرقام ، حتى تيسر الإشارة إليها عند الضرورة . وأثبتناها أيضا في آخر البحث قبل قائمة المراجع .

ويحسن بنا قبل أن نفصل الآراء المختلفة أن نورد جميع الآيات التي ورد فيها ذكر « أوفير » صراحة أو ضمناً ، آخذين في ذلك بنص الترجمة العربية المتداولة للكتاب المقدس .

فقد وردت « أوفير » اسماً للابن الحادى عشر من أبناء يُهُطان (حُطّان) الثلاثة عشر ، وذلك في سفر التكوين (١٠ : ٢٩ : [٢٨ : ... وسبأ] وأوفير وحويلة ويوباب . جميع هؤلاء بنو يقطان) وسفر أخبار الأيام الأول ١ : ٢٣ (نفس الألفاظ) . والأصحاح العاشر من سفر التكوين هو جدول أنساب لأبناء سام ، وحام ، وياث ، أو بعبارة أدقّ للأمم التي كانت معروفة لليهود زمن وضع هذا الأصحاح من أسبانيا إلى فارس ، ومن آسيا الصغرى إلى جنوب الجزيرة العربية والحبشة ؛ والعلماء مُجمعون على أنه ليس مبنياً على أساس الأجناس المختلفة ، ولكن على أساس الأوضاع الجغرافية . والأصحاح الأول من سفر أخبار الأيام الأول هو أيضاً جدول أنساب ، ولكنه متأخر عن الجدول الأول .

ووردت « أوفير » أيضاً اسماً للبلد الذي كانت تقصد إليه سفن

سليمان . وذلك في المواضع الآتية :

سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ : (٢٦ : وعمل الملك سليمان سفناً^(١)

في « عَصْيُون جابر » التي بجانب « أَيْلَة » على شاطئ بحر « سوف »

[البحر الأحمر] في أرض « أدوم » . ٢٧ : فأرسل حيرام في السفن^(١)

عبيده النوائى العارفين بالبحر مع عبيد سليمان .) فأتوا إلى « أوفير »
وأخذوا من هناك ذهباً أربعائة وزنة وعشرين وزنة وأتوا بها إلى
الملك سليمان .

نفس السفر ١٠ : ١١ : وكذا سفن^(١) حيرام التى حملت ذهباً من
« أوفير » أتت من « أوفير » بخشب الصندل^(٢) كثيراً جداً وبحجارة
كريمة .

نفس السفر ١٠ : ٢٢ : لأنه كان للملك [سليمان] فى البحر سفن^(١)
ترشيش مع سفن^(١) حيرام . فكانت سفن^(١) ترشيش تأتى مرة فى
كل ثلاث سنوات حاملة^(٣) ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .
(المفهوم كما يقول جلازر (١ ، ص ٣٥٧ — ٣٥٨) وهمل (٣ ،
ص ٥٥٣ — ٥٥٤) أن السفن كانت تحمل هذه السلع من « أوفير »
أو من موانئ على طول الطريق إليها ، ولهذا أوردنا هذه الآية مع
الآيات التى تذكر « أوفير » صراحة . والمراد بسفن ترشيش ، على
أرجح الآراء ، السفن الكبيرة .)

نفس السفر ٢٢ : ٤٩ (فى الترجمة العربية) : وعمل يهوشافاط
[ملك يهوذا ، حوالى ٨٧٣ — ٨٤٩] سفن^(٤) ترشيش لكي تذهب
إلى « أوفير » لأجل الذهب ، فلم تذهب لأن السفن^(٤) تكسرت فى
« عصيون جابر » .

سفر أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨) : (١٧ : حيثئذ ذهب سليمان إلى «عصيون جابر» وإلى «أيلة» على شاطئ البحر في أرض «أدوم» .) وأرسل له حورام [حيرام] بيمد عبيده سفناً^(٤) وعبيدا يعرفون البحر فأتوا مع عبيد سليمان إلى «أوفير» وأخذوا من هناك أربعمئة وخمسين وزنة ذهب [في الملوك الأول ٤٢٠ وزنة] وأتوا بها إلى الملك سليمان .

نفس السفر ٩ : ١٠ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١) : وكذا عبيد حورام [حيرام] وعبيد سليمان الذين جلبوا ذهباً من «أوفير» أتوا بخشب الصندل^(٥) وحجارة كريمة .

نفس السفر ٩ : ٢١ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢) : لأن سفن^(٤) الملك كانت تسير إلى ترشيش [تحريف عن «سفن ترشيش» في سفر الملوك] مع عبيد حورام [حيرام] وكانت سفن^(٤) ترشيش تأتي مرة في كل ثلاث سنين حاملة ذهباً ، وفضة ، وعاجاً ، وقروداً ، وطواويس .

نفس السفر ٢٠ : ٣٦-٣٧ (رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٢٢ : ٢٩) : فاتحد [يهوشافاط] معه [مع أخزيا ملك إسرائيل] في عمل سفن^(٤) تسير إلى ترشيش [تحريف عن «سفن ترشيش» في سفر الملوك] فحلت «ترشيش» محل «أوفير» . [فعملا السفن^(٤)

في « عصيون جابر » . (٣٧) ... فتكسرت السفن^(٤) ولم تستطع السير إلى ترشيش .

ووردت عبارة « ذهب أوفير » على سبيل ضرب الأمثال في سفر إشعيا ١٣ : ١٢ وسفر أيوب ٢٨ : ١٦ وسفر الزامير ٤٥ : ١٠ (٩ في الترجمة العربية) وسفر أخبار الأيام الأول ٢٩ : ٤ .

ووردت كلمة أوفير بمعنى «الذهب الأوفيري» في أيوب ٢٢ : ٢٤ . فالخلاصة أن « أوفير » وردت اسماً لأحد أبناء يقطان ، وعلمًا على مكان اشتهر بالذهب الجيد ، فضرِبَ المثل « بذهب أوفير » في الشعر والأسفار النثرية المتأخرة ، بل أصبحت أوفير وحدها كناية عن «الذهب الأوفيري»^(٦) . وقد لاحظنا أيضاً أن الملوك الأول ٩ : ٢٨ = أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ وأن الملوك الأول ١٠ : ١١ ، ٢٢ = أخبار الأيام الثاني ٩ : ١٠ ، ٢١ وأن الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ = أخبار الأيام الثاني ٢٠ : ٣٦ — ٣٧ .

وقد وردت « أوفير » في الترجمة السبعينية Septuaginta^(٧) في ثمانى صور ، اثنتان منها مقاربتان للصيغة العبرية ، والست الباقية في صدرها سين زائدة (= سوفير)^(٨) . والترجمة اللاتينية للكتاب المقدس أو الفلجاتا Vulgata^(٩) تورد الكلمة عادة على نمط العبرية (أى Ophir) ، ولكن يلاحظ أنها ترجمت « أوفير » في أيوب ٢٨ : ١٦ بالهند ، وهذا قد يدل

على أن الفكرة السائدة في عصر الترجمة هي أن « أوفير » في الهند .
والترجمة السريانية تتابع الأصل العبرى في كتابة أوفير .

وهنا ننتقل إلى الكلام عن الآراء المختلفة حول مكان « أوفير » .
فهذه الآراء يمكن تقسيمها ثلاثة أقسام أساسية ، إذ منها ما يجعل « أوفير »
في الهند ، ومنها ما يجعلها في إفريقية ، ومنها ما يجعلها في بلاد العرب .

١ - النظرية الهندية :

قلنا إن الترجمة اللاتينية للكتاب المقدس ترجمت « أوفير » بالهند .
ونضيف إلى هذا أن يوسيفوس فلافيوس Josephus Flavius ، المؤرخ
اليهودى (حوالى ٣٧ - حوالى ٩٥ م ؟) ، قال من قبل في كتابه عن
تاريخ اليهود ^(١٠) (الكتاب الثامن ، الفصل السادس ، الفقرة الرابعة)
إن الأرض التى تسمى من قبل (فى زمن الترجمة السبعينية) « سوفيرا »
Sôpheira ، وتسمى الآن « خروسى » Chrysê « الذهبية » ^(١١) ،
تنتمى إلى الهند .

وفى العصور الحديثة نادى بهذه النظرية كريستيان لاسن Christian Lassen ،
فقد قال فى كتابه Indische Alterthumskunde (ج ١
١٨٤٧) ، (ص ٥٣٨ - ٥٣٩) إن « أوفير » هى أبريا Aberia التى
يذكرها بطليموس الجغرافى ^(١٢) ، وأبهييرا Abhira التى يذكرها

الجغرافيون السنسكريتيون ، على الساحل الغربى للهند بالقرب من مصب السند . وهو يستشهد بأن الأسماء العبرية لبعض السلع التي كانت تأتى من « أوفير » دخيلة فى العبرية من بعض لغات الهند . فاسم القروء فى العبرية (قوفيم) مأخوذ من كَپ Kapi فى السنسكريتية . والجزء الثانى من « شَنِهيم » « العاج » (= شن « سن » + *هَبِيم « الفيل ») مأخوذ عن « إِبها » ibha فى السنسكريتية . و « تَسَكِيم » « الطواويس » من سِيخِي sikhi فى السنسكريتية وتُوجِي togi فى اللغة التَمِيلِيَّة Tamil (١٣) . واسم خشب الصندل فى العبرية (أَلْمُجِّيم) مأخوذ من فَلَجُو valgu فى السنسكريتية وفَاجُمُ valgum فى التَمِيلِيَّة . وأشار لاسن أيضا تأييداً لرأيه إلى مدينة سوفير Sophir القديمة فى الهند (١٤) ، وهى قرية من بعض أسماء أوفير فى الترجمة السبعينية .

وقد نادى بالنظرية الهندية أيضاً رينان Renan (١١٩ و ١٢١-١٢٢) متابعاً لاسن ، وأخذ بها مع بعض التشكك فى تاريخ كبرددج للهند The Cambridge History of India (ج ١ ، ص ٢١٢) . وفى الأعوام الأخيرة وجدت هذه النظرية نصيراً متحمساً فى شخص هورنل Hornell (١ ، ص ٢٤٤ ؛ ٢ ، ص ٧٢-٧٣) . فهو يرى أن « أوفر » لم تكن إلا سوقاً عظيمة على الساحل الغربى للهند ،

كان التجار يجلبون إليها الذهب من مناجم حيدرabad ، والتوابل^(١٥) والأخشاب من مالابار ، والجواهر واللآلئ من سيلان ، لسد حاجة الملك سليمان . وهو يرى أيضاً أن إعداد سليمان أسطولا للاتصال المباشر مع الهند كان يرمى إلى القضاء على وساطة التجار الجشعين في سبأ ، التي كانت تتجمع في موائلها سفن مصر ، والهند ، وسيلان ، وجاوة ، ومدغشقر لتبادل السلع . وهو يستبعد وجود « أوفير » على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية أو ساحل الصومال لأن التوابل^(١٥) والأحجار الكريمة والذهب ليست في زعمه متوافرة فيهما ، بينما كان الذهب مثلاً مصدر ثروة طائلة للهند قرونًا عدة ، ففي كولار Kolar بمقاطعة ميزور Mysore [في الجنوب الغربي من الهند] مناجم ذهب تستغل الآن ، كما كشفت خلال القرن الحالى في رايشور Raichur بمقاطعة حيدرabad عدة مناجم فسيحة مهجورة . وهو يزعم أن ذهب « أوفير » كان يجلب من هذه المناجم المهجورة ؛ ولكن معنى هذا أنها تبلغ من العمر نحو ثلاثة آلاف عام ، فهل هي قديمة إلى هذا الحد ؟ هذه مسألة لم يعرض لها هورنل بالتفصيل . ويستند هورنل في رأيه أيضاً إلى ما تذكره بعض آيات التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنين ذهاباً وإياباً ، وهى مدة أطول في رأيه مما يجب لو كانت الرحلة إلى جنوب الجزيرة العربية أو الصومال

هذا ما يقوله أنصار النظرية الهندية^(١٧). ولكن نجد لها معارضين .
فشبرنجر Springer (١ ، ص ٥٨ و ٥٩ و ١٠٥) يرى أنها قائمة على
أدلة لغوية باللغة الضعف ، ويتساءل : كيف كان يستطيع حيرام ، حتى
مع الاستعانة بحكمة سليمان ، التغلب على العقبات التي كان يقيمها العرب
الجنوبيون منعاً للغرب من الاتصال بالهند والقضاء على احتكارهم تجارتها ،
تلك العقبات التي لم يقو عليها إلا الفرس والبابليون ، ولكن في بعض
الأحيان ، ولم يُزحها تماماً سوى الرومان ؟ ويسائل شبرنجر أيضاً أولئك
الذين يجادلون « أوفير » في الهند أو في سُفالة (النظرية الإفريقية) :
ماذا كان يملكه حيرام ليقدمه في سبيل تلك النفائس المجاورة ؟ ثم يقول :
لعل ثروته كانت من الرقيق ، ولكن يجب أن تتدبر صعوبة تقاعهم في
رحلة بحرية يقال إنها كانت تستغرق ثلاث سنين ! ويستبعد شبرنجر
أن تصدر الهند الفضة ، فقد كانت فيها شديدة الغلاء ، بل كانت أعلى
فيها بالنسبة إلى الذهب منها في الغرب . ويقول أيضاً إنه لم يسمع قط
بوفرة الذهب في الهند .

ومن المعارضين للنظرية الهندية أيضاً كين ، فهو يقول (ص ٤٦ —
٤٧) (إن سكان أبهيرا التي يشير إليها لاسن ، وهم يسمون أيضاً
باسمها ، ليسوا قبيلة أو جنساً بل طبقة من الرعاة لا تزال تقيم في المراعي
الغنية على ضفاف السند الأدنى وفيما بينه وبين السفوح الدنيا من جبال

سليمان . فكيف كان يتأتى لهؤلاء الرعاة الجفافة ، الذين قضت عليهم قوانين الطبقات بأن يظلوا رعاة دائماً أبداً ، التجارة في الذهب أو عقد أية صلات تجارية مع غيرهم من الشعوب ؟ ويعترض كين أيضاً على الاستدلال بالتقارب اللفظي بين أسماء العاج والقروء والطواويس في العبرية والسنسكريتية . فيقول إن العبريين لم يكونوا في حاجة إلى الذهاب إلى الهند لاقتباس « إيهـا » « الفيل » ، فقد كان على مقربة منهم أبو abu ، الفيل في المصرية القديمة ، فضلاً عن أن الفيلة لم تكن في الهند وحدها بل في إفريقية أيضاً . وهو يعترض على اشتقاق « قوفيم » « القروء » في العبرية من كـپ في السنسكريتية ، فإن كلتا الحركتين طويلة في العبرية قصيرة في السنسكريتية ، والكاف السنسكريتية لا بد أن تقابلها في العبرية كاف أيضاً لا قاف . ويتساءل كين في موضع آخر من كتابه (ص ٥٧ — ٥٨) : ما ذا تستطيع فلسطين الفقيرة تقديمه إلى الهند مقابل ذلك الذهب الوفير ؟ ويقول في موضع ثالث (ص ٢٠٩ — ٢١١) : إن الذهب في الهند قليل نسبياً ، فلم يكن يصدر منه إلا مقادير ضئيلة جداً ، ما كانت لتسد حاجة سليمان وحيرام .

وينتقد بيترز Peters النظرية الهندية أيضاً ، فيقول (ص ٢٤٨ — ٢٥٠) : إن شرق الهند لم ينتج الذهب قط ، بل كان ولا يزال يستورده . [ولكن أصحاب النظرية الهندية لم يشيروا إلى شرق الهند !] وزعم

أيضا أن الهند ليست موطناً للعاج ، فأنياب الفيلة الهندية صغيرة لم تلعب أبداً دوراً كبيراً في تجارة العالم . [يردّ على هذا بأن كتاب بريلاوس يذكر العاج بين صادرات كثير من الموانئ الهندية . انظر شف ، ص ٢٨٧ و ٢٨٨ .] والأدلة اللغوية التي يستند إليها لاسن لا وزن لها حتى لو صحت ، فالأسماء الهندية لا تستلزم أن تكون المسميات من الهند . ثم أين ومتى سمعنا أن الرعاة (أبهيرا) يستطيعون الاتجار في الذهب ، وعلى هذا النطاق الواسع الذي تصفه لنا التوراة ؟ ويورد بيترز أيضاً اعتراضاً أورده كين من قبل ، وهو أنه لم يكن لدى اليهود ما يقدرّمونه إلى الهنود لقاء تلك السلع النفيسة . وهو يزعم أنه لم تسكشف في الهند آثار لمناجم قديمة ، ولكن هذا زعم باطل كما رأينا من كلام هورنل .

ويورد شين (عمود ١٥١٤) اعتراضات على النظرية الهندية ، منها :

- (١) لم تقم تجارة بحرية مع الهند قبل القرن السابع قبل الميلاد ، ولا يمكن القول على أية حال إن اليهود عرفوا الهند قبل العصر الفارسي . (٢) السلع التي يذكرها سفر الملوك الأول (١٠ : ١١ ، ٢٢) لا تشير ضرورة إلى الهند . (٣) ليس الذهب بين السلع التي كانت تصدرها بربريكي Barbarike ، ميناء أبريا ودلتا السند^(١٧) ، زمن مؤلف كتاب بريلاوس (القرن الأول الميلادي) . [ولكن ليس معنى هذا أن الذهب لم يكن يصدر منها قبل ذلك العصر .]

ويرفض موريتز (ص ٨٦) النظرية الهندية ، لأن السفن في عصر سليمان كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب ، وهو يستدل على ذلك (ص ٧٣ — ٧٤) بالصور المرسومة على جدران معبد الدير البحري للسفن التي كان يبعث بها الفراعنة ولا سيما الملكة حتشبسوت إلى بنت جلب ما يحتاجون إليه من سلع . كذلك يستبعد رولنسون Rawlinson (ص ١٢) أن يكون الفينيقيون قد بلغوا الهند من السويس في السفن البدائية التي كانت مستعملة في ذلك الوقت .

٢ — النظرية الإفريقية :

يرى فريق من العلماء أن «أوفير» هي زمبيوي Zimbabwe ، وهي أطلال مدينة في روديسيا الجنوبية ، على بعد ستة عشر ميلا إلى الجنوب الشرق من مدينة فورت فيكتوريا Fort Victoria في منطقة بين نهري الزمبيزي Zambesi واللمبوبو Limpopo تناثرت فيها أطلال قلاع من الجرانيت وبقايا مناجم قديمة . وقد كشفت زمبيوي عام ١٨٦٨ على يد آدم رندرز Adam Renders ، وفي عام ١٨٧١ زارها كارل ماوخ Carl Mauch ووصفها في كتابه Reise in Ost. Afrikas ، حيث نادى بأنها «أوفير» . وبعد ذلك بعشرين سنة فحصها ج . ت . بنت J. T. Bent و ر . م . و . سوان R.M.W. Swan . ولم يقل بنت إن

زمببويه هي «أوفير» ، ولكنه زعم أن العرب القدماء كانوا يستمدون ذهباً وفيراً منها ، وإن هؤلاء العرب النقبين عن الذهب كانوا على صلة بكل من مصر وفينيقيا قبل العصر «السبئي - الحميري» (على حد قوله) .

وفيا بين ١٨٩٩ و ١٩٠١ قام بيترز ببحوث في المناطق الواقعة بين المجرى الأدنى لنهر الزمبزي ، والمجرى الأعلى لنهر سابى Sabi . وقد بسط نتائج بحوثه هذه في كتابه Im Goldland des Altertums (ميونيخ ، ١٩٠٢) ، ومنه طبعة إنجليزية باسم The Eldorado of the Ancients (١٨) .

وخلاصة رأيه (ص ٢٧١ - ٢٧٤) أنه كانت تعيش في المنطقة الواقعة بين نهري الزمبزي واللمببو منذ الألف الثاني قبل الميلاد جالية حميرية ، وأن المعبد الكبير في زمببويه بنى عام ١١٠٠ ق . م ، أي قبل رحلات سليمان إلى «أوفير» بقرن من الزمان ، وأن السبئيين كانوا أصحاب الكلمة والسيادة في ذلك الوقت ، وأن استخراج الذهب كان قائماً على قدم وساق في تلك المنطقة كلها . ولكن كانت تستنبط أيضاً الحجاره الكريمة والنحاس والقصدير . كذلك كانت المنطقة موطناً لسائر سلع «أوفير» (١٩) . ويقول بيترز إن العرب في القرن التاسع الميلادي أطلقوا على هذه المنطقة الحميرية القديمة الآلهة بالمناجم نفس الاسم الذي صارت إليه كلمة «أوفير» زمن الترجمة السبعينية ، أي الاسم سفالة الذي كان لا يزال شائماً عندما جاء البرتغاليون إلى البلاد في القرن السادس عشر ، والذي لا يزال حتى الآن

علماً على أحد موافق الساحل . ويرى بيترز أن الترجمة السبعينية لم تحول « أوفير » إلى سوفارا عبثاً ، ولكن كانت تريد بالصيغ السينية الدلالة على منطقة كان يعتقد في ذلك العصر أنها « أوفير » سليمان^(٢٠) ، ولهذا استعملت الصيغة الخالية من السين عند الدلالة على « أوفير » الجزيرة العربية أى « أوفير » بن يقطان (التكوين ١٠: ٢٩ وأخبار الأيام الأول ١: ٢٣) . فبيتز يرى أن « أوفير » بن يقطان في بلاد العرب قطعاً ، وتشير إليه الترجمة السبعينية بصيغة خالية من السين ؛ أما « أوفير » أرض الذهب فهي في إفريقية ، ولكن اسمها زمن الترجمة السبعينية كان مبدوءاً بسين زائدة كسُقالة العربية ، ولهذا دلت عليه بصيغ سينية^(٢١) . [يعترض على بيتز بأن الترجمة السبعينية استعملت الصيغة الخالية من السين للدلالة على « أوفير » في الملوك الأول ٢٢ : ٤٨ (٤٩ في الأصل العبري) ، مع أن الحديث في هذه الآية كما رأينا هو عن « أوفير » أرض الذهب .]

ويرى بيتز أن زيارة ملكة سبأ لسليمان (التي يسلم بصحتها) أسفرت عن منح اليهود وحلفائهم ما نسميه اليوم « امتيازاً » لاستغلال مناجم الذهب في « أوفير » ، إلى جانب السبئيين . فاليهود وحلفاؤهم كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، ولم يكونوا يحصلون عليه بالشراء أو المقايضة ، فقد كان هذا فوق مقدورهم^(٢٢) .

وقد لقي رأى بيتز تأييداً قوياً من ريل Rühl (عام ١٩٠٣) ، فقد

قال (عمود ٣٤٢) إن «أوفير» لا يمكن إلا أن تكون في جنوب شرق إفريقيا ، حيث يستخرج الذهب فعلا وتُرى آثار مناجم قديمة ؛ هذا إذا سامنا بصحة قصة «أوفير» ولم نعدّها من باب الأساطير . وهو يرى (عمود ٣٤٣ أسفل — ٣٤٤ أعلى) أن هذه النظرية قوية إلى حد لا تحتاج معه إلى الأدلة اللغوية التي يوردها بيترز كاشتقاق إفريقية من «أوفير» .

كذلك لقي بيترز سنداً من جاسترو Jastrow في A Dictionary of the Bible (ج ٦) (عام ١٩٠٤) ، ص ٨١ ب — ٨٢) ، ومن جزل Gsell (عام ١٩٠٥) (ص ٢٣٢) .

على أن هذه النظرية تلقت ضربة قوية من العالم الأثرى الإنجليزي راندال — ماك إيفر Randall - MacIver ، الذي قام بحفائر دقيقة في سبع مناطق بروديسيا الجنوبية خلال ربيع ١٩٠٥ وصيفه ، فلم يجد شيئاً ما يمكن أن ينسب إلى تاريخ أقدم من القرن الرابع عشر أو الخامس عشر ، ولم يجد في أسلوب البناء أى أثر شرقى أو أوروبى من أى عصر من العصور . وأثبت أن الأشياء المستوردة التي كشف عنها في المباني الأثرية معاصرة لهذه المباني ، وأن هذه المباني ترجع لذلك إلى القرون الوسطى وما بعدها . وأوضح أن المساكن التي تضمها الخرائب الحجرية إفريقية الطابع دون ريب ؛ وأن الفنون والصناعات التي تمثلها الأشياء التي عُثر عليها في هذه

المساكن إفريقية الطابع أيضاً ، اللهم إلا حين تكون هذه الأشياء مستوردة في زمن معروف خلال القرون الوسطى أو بعدها . (انظر ص ٨٣ خاصة من كتابه .)

وكانت زمبوييه من المناطق السبع التي قام فيها ماك إيفر بحفائره . وهو يقول عنها (ص ٨٥ — ٨٦) إن أهميتها برزت في أول القرن السادس عشر الميلادي ، وإن أقدم تاريخ ممكن لأي مبنى من مبانيها هو قبل ذلك بقرنين ، أي حينما كانت سُفالة ميناء مزدهراً تسكنه جالية من العرب تتاجر مع المناطق الداخلية في سبيل الذهب ، فكانت تُقدّم لقاءه سلع الشرق ، وربما أيضاً بعض سلع الغرب . ومن الممكن أن تكون جالية أجنبية سكنت زمبوييه قبل ذلك بوقت قليل ، على الرغم من أنه ليس في المباني القائمة فيها الآن ما يمكن نسبته إلى ذلك العصر المتقدم . ولكن من العبث القول إن هذه الجالية الوهمية تنتمي إلى تاريخ متقدم على هذه المباني بزمن طويل ، وغاية ما في الإمكان أن تقدّم تاريخ الجالية على تاريخ المباني بقرن أو قرنين . ولما كانت زمبوييه تدين بوجودها نفسه للتجارة مع الساحل ، وهي التجارة التي بدأها العرب ، فإن أقدم تاريخ ممكن لأية جالية فيها هو القرن الحادي عشر الميلادي .

وكانت زمبوييه ، كما يقول ماك إيفر (ص ٧٥) ، مركزاً كبيراً

للتوزيع ، يجلب إليها الذهب من المناطق المجاورة ، ويعيش فيها تجار أغنياء من السكان الأصليين كانوا يعتقدون الصفقات مع التجار العرب على الساحل .

أما مناجم الذهب القديمة فلم يَقم فيها ماك إيفر بأية حفائر حتى يستطيع الحكم في موضوع قدمها عن يقين ، ولكنه مع ذلك يقول (ص ١٠١ — ١٠٢) إن الأدلة تثبت أن بعض هذه المناجم يرجع إلى القرون الوسطى ، وأن السكان المحليين ، أو « الكفار » *Kaifirs* كما كان يسميهم العرب ، كانوا يعملون فيها زمن البرتغاليين وعرب القرون الوسطى . هذا فضلاً عن أن الدلائل عامة توحي بأنه لم تُقم في شرق إفريقيا أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر . ثم إنه لم يمكن حتى الآن (زمن الكاتب) استنباط أى دليل على أن مناجم الذهب كان يعمل فيها أناس آخرون غير « الكفار » .

ولقد لقيت نتائج ماك إيفر تأييداً من عالم أترى آخر هو پوش *Pösch* (عام ١٩١١) ، فقد قال ^(٢٣) إن حضارة زمبويه يمكن تفسيرها في ضوء بيئتها المحلية دون افتراض جاليات أجنبية من وراء البحار ، وإن طريقة بناء المباني القائمة في زمبويه لا تدعو إلى الظن أن بُناها قوم غير السكان الأصليين ، وإنه ليس ثمة آثار تدل على أنه أقامت في زمبويه جاليات من شعوب بحرية قديمة كالفيثيقيين ، والمصريين ، والعرب الجنوبيين .

كذلك قال ج . ف . شوفيلد J F Schofield (١٩٢٦ م) (٢٤)
إن حضارة زمبيويه لا يمكن فصلها عن حضارة قبائل البنتو Bantu
الإفريقية ، بل هي في الواقع مرحلة من مراحلها .

وفي عام ١٩٢٩ كتبت مس كاتون — طومسون Caton - Thompson
عن نتائج حفائرها في روديسيا الجنوبية ، فكان ما كتبتة مصداقاً هو
أيضاً لنتائج ماك إيفر . فقد قالت (ص ٤٣٣) إنه يبدو أن بناء المباني
الحجرية في روديسيا الجنوبية ، وهي تزيد على خمسمائة ، قد استغرق وقتاً
طويلاً ، وإن أقدم هذه المباني لا يمكن نسبتها على أساس الأدلة الأثرية
الموجودة إلى ما قبل القرن العاشر الميلادي ، وقد ترجع إلى ما بعده ؛ وإن
أحدث هذه المباني لا يمكن نسبتها ، على أساس الأدلة الأثرية الموجودة
أيضاً ، إلى ما قبل القرن الثاني عشر الميلادي ، وقد ترجع إلى القرن السادس
عشر بل تكاد ترجع إليه قطعاً ، وهي لا تتصور كيف يستطيع عالم مدقق
أن يزعم أن آثار روديسيا من بناء الساميين أو غيرهم من الأمم المتحضرة .
فماك إيفر ، وپوش ، وشوفيلد ، وكاتون — طومسون أثبتوا بالأدلة
الأثرية أن آثار زمبيويه نتاج إفريق محض ، لا من صنع الفينيقيين أو
السبئيين . ومن الغريب أن جلازر نبي هو أيضاً ، ولكن قبلهم بعدة
سنين ، الطابع اليميني المزعوم لآثار زمبيويه (٢ ، ص ١٧ أسفل — ١٨
و ٢١) ، ولم يعتمد في رأيه هذا على حفائر قام بها في روديسيا الجنوبية ،

فهو لم يذهب إليها ، ولكن على المقارنة بين آثار زمبيويه كما وصفها الرحالة والعلماء ، والآثار السبئية كما رآها هو بنفسه في جنوب الجزيرة العربية ^(٢٥) .
فأهم نقد وجه إلى النظرية الإفريقية أن آثار زمبيويه ، مركز توزيع الذهب ، ليست من بناء الساميين ، وأنه لا دليل على أن هؤلاء الساميين كانوا يستغلون هم أنفسهم المناجم القديمة في البلاد . على أن هذا لا يعنى أن الساميين لم تكن لهم صلات تجارية بالبلاد قبل القرون الوسطى ، وأنه لم تقم في شرق إفريقية أية جالية أجنبية قبل القرن الحادى عشر كما يزعم ماك إيفر . فعرب اليمن كانوا يتجرون مع الساحل المواجه لبلادهم منذ العصور القديمة ، وقيمون فيها أحياناً . فهذا كتاب برييلوس (القرن الأول الميلادى) يقول (الفصل ١٦) عن ميناء رهابتا Rhapta (= كويليمين Quelimane الآن على الفرع الشمالى من دلتا الزمبىزى) ^(٢٦) إن « أمير معافر [فى اليمن] كان يحكمها [رهابتا] بمقتضى حق قديم يخضعها لسيادة المدينة التى تلقاها أول ما تلقاه على ساحل بلاد العرب [موزا Muza = موزا الآن] . وأهل موزا يحكمونها الآن باسمه ، وبيعثون إليها بسفن تجارية يستخدمون فى معظمها ربانة ووكلاء عرباً ، يالفون أهل البلاد ويتزاوجون معهم ، ويعرفون الساحل واللغة » ^(٢٧) . على أن برييلوس يشير إلى ما وراء رهابتا بقوله « إن المحيط لم تكتشف معالمه ، وهو ينحنى إلى الغرب » . ومعنى هذا أن التجار العرب فى القرن الأول الميلادى

كانوا لا يتجاوزون رهاباً جنوباً ، فلم يكونوا يترددون مثلاً على سفالة
التي أصبحت مقصد التجار العرب في القرون الوسطى ، يأتون إليها في
سبيل الذهب . فبريلوس يثبت قيام تجارة عربية على الساحل الإفريقي
في القرن الأول الميلادي (فينقض بذلك كلام ماك إيفر) ولكنه لا يثبت ،
بل يكاد ينفي ، قيام تجارة عربية في سفالة (وهي موضع القصيد) .
والخلاصة أن بريلاوس لا يؤيد القائلين إن ساحل إفريقية الشرق لم يشهد
جاليات أجنبية قبل القرن الحادي عشر (ماك إيفر) ، ولكنه لا يؤيد
كذلك القائلين إن سفالة كانت مقصد طلاب الذهب من الأمم السامية
أيام سليمان (القرن العاشر قبل الميلاد) .

يسلم لنا إذن ما قاله ماك إيفر وغيره من أن آثار روديسيا ، التي
زعم أصحاب النظرية الإفريقية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع
إلى القرون الوسطى ، وأنه لا دليل على أن مناجم الذهب القديمة كان
يستغلها أناس غير السكان الأصليين .

وهكذا ينهار أساس النظرية الإفريقية ، وهو أن رجال سليمان وحيرام
كانوا يستخرجون الذهب بأنفسهم ، فقد كان هذا في رأيهم السبيل
الوحيد أمام سليمان وحيرام للحصول على الذهب ، إذ كان ضيق مواردها
لا يمكنهما من الحصول عليه بالشراء أو المقايضة . وهكذا يواجه أصحاب
النظرية الإفريقية نفس الاعتراض الذي وجهه بعضهم كما رأينا إلى النظرية

الهندية : لنفترض أن سفن سليمان وحيرام كانت تقصد إلى سفالة في سبيل الذهب ، فكيف كان يتأتى لهما الحصول عليه وهما على ما هما عليه من ضيق الموارد ؟

وقد اعترضت إرام . برايس *Ira M. Price* (ص ١٦٢٧) على النظرية الإفريقية مستندة إلى الأبحاث العاشر من سفر التكوين ، حيث يذكر أوفير ، كما رأينا ، بين أولاد يقطان (في جنوب الجزيرة العربية) ، وإن كانت لا تستبعد أن الملاحين الفينيقيين زاروا بعض الموانئ على ساحل إفريقية الشرق أيام سليمان .

على أن موريتز (ص ٨٨) يستبعد هذا الاحتمال ، ويعترض على النظرية الإفريقية بما اعترض به على النظرية الهندية ، من أن السفن في عصر سليمان كانت في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وهو يعترض عليها أيضا بأن معاقل زمبيويه لا يمكن أن تكون من بناء مائة رجل على الأكثر هم الذين كانت تتكون منهم في رأيه حملة «أوفير» (انظر الهامش الأول) (٢٨) .

ملاحظة :

يرى نيبور *Niebur* (عمود ٦٩) بصدد الملوك الأول ١٠ : ٢٢ أن الكلمة « تُسْكِيْم » ، التي تترجم عادة بالطواويس ، محرفة عن

« سَكِيم » « العبيد »^(٢٩) ، وأن السلع التي تعدّها هذه الآيّة (الذهب والفضة والعاج والقروود والعبيد) إنما كانت تجلب من غرب إفريقيا ، فإنه يؤخذ من الآيّة أن الرحلة لم تكن جنوبية في البحر الأحمر ، ولكن غربية .

وهذه الآيّة ، هي وأخبار الأيام الثاني ٩ : ٢١ (وهي متأخرة عنها) ، لاتذكران « أوفير » صراحة كما رأينا ، وإنما تقول أولاهما إن « سفن ترشيش » كانت تجلب تلك السلع ، وتقول ثانيتهما إن السفن كانت تقصد إلى ترشيش للإتيان بها . فيبدو إذن أن نيبور يريد تحديد مكان « ترشيش » لا « أوفير » حين يقول إن سفن سليمان كانت تقصد إلى غرب إفريقيا .

ومعنى هذا أن نيبور يرى أن سفن سليمان كانت تقوم برحلتين : غربية إلى « ترشيش » ، وجنوبية إلى « أوفير » . هذا مفهوم كلامه ، لا منطوقه . وقد جعل مكان « ترشيش » في غرب إفريقيا ، ولكنه لم يعرض لمشكلة « أوفير » .

ملحوظة ثمانية :

يتصل بالملاحظة الأولى ما يراه ج . أوبرت G. Oppert^(٣٠) من أن سفن سليمان وحيرام كانت تقوم برحلتين ، رحلة قصيرة إلى « أوفير » في شرق

إفريقية ، وأخرى طويلة إلى الهند تستغرق ثلاث سنوات . فالرحلة القصيرة هي التي تتحدث عنها الآيتان الملوك الأول ٩ : ٢٧ و ١٠ : ١١ ، والرحلة الطويلة هي التي تتحدث عنها الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ . فالسلع التي تذكرها هذه الآية (الذهب والفضة والعاج والقروود والطواويس) هي في الواقع سلع هندية ، والثلاث الأخيرة منها موطنها الهند دون غيرها .

وقد لقي هذا الرأي تأييداً تاماً من شفتلوفز Scheftelowitz (عمود ٣١٦ أسفل) . ويمكن القول إنه مزيح من النظريتين الهندية والإفريقية .

٣ — النظرية العربية :

يجعل بعض العلماء «أوفير» في الجزيرة العربية ، ولكنهم لا يحددون مكانها . فمنهم شبرنجر (١ ، ص ٥٧ — ٥٨) ، الذي يستند إلى أن الذهب والحجارة الكريمة سلعتان عربيتان ، وأنه كان ينبت في بعض أرجاء الجزيرة نبات يشبه الصندل الأبيض ويقاربه في الرائحة . أما الفضة والعاج والقردة والطواويس ، التي يذكرها سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، والسنوات الثلاث التي تجعلها هذه الآية مدة للرحلة ، فهي من اختراع رواية متأخرة . والفضة خاصة لا يمكن أن تكون من سلع «أوفير» ، فقد كانت غالية دائماً في الجزيرة العربية^(٣١) .

ومن هؤلاء العلماء أيضاً كيتل (ص ١٦٣) . ويمكن أن نعد منهم نواك Nowack (ص ٢٤٨) الذي يرى أن « أوفير » لا يمكن أن تكون إلا على الساحل الغربى للجزيرة العربية بين الحجاز واليمن ، أو على الساحل الجنوبى ، أو على الساحل الجنوبى الشرقى .
ولكن ثمة فريقاً آخر من العلماء أميل إلى التحديد . فمنهم من يجعل « أوفير » فى جنوب الجزيرة ، ومنهم من يجعلها فى الشرق ، ومنهم من يجعلها فى الغرب . وفيما يلى تفصيل ذلك :

(١) فى جنوب الجزيرة :

يرى كارل ريتير Carl Ritter (Die Erdkunde) ، المجلد ١٤ ،
ص ٣٧٢) أن أوفير هى ظفار عند ميناء مربوط فى أرض اللُّبان ،
وكانت منذ أقدم العصور مركزاً لتبادل السلع فى الشرق الفسيح ،
وتسميها التوراة (سفر التكوين ١٠ : ٣٠) سَفَار . وهو يستند فى
رأيه هذا إلى أن التوراة (فى الآية نفسها) تحدد موطن أبناء يقطان
بما بين مشا (= موزا Muza عند اليونان = مُخَا الآن)^(٣٢)
وسفار هذه .

كذلك يرى توماس Thomas (ص xxlii) وحِثِّى Hitti (ص ٤١)
أن « أوفير » قد تسكون ظفار .

ويجمل البعض أوفير في جنوب الجزيرة العربية عامة دون تحديد .
فمنهم ماير Meyer (ص ٢٢٤) . ومنهم بنسنجر Benzinger (ص ٢١٩)
الذي يرى مع ذلك أن القصاص بالغ في تقدير الذهب الذي كان يأتي
إلى سليمان ، فبالده لم يكن لديها الكثير مما تستطيع تصديره إلى جنوب
بلاد العرب . ومنهم س . ا . كوك S. A. Cook (مع بعض الشك)
في تاريخ كبردج القديم ، ج ٣ ، ص ٣٥٧ . كذلك يرى لودز Lods
(ص ٣٧٠) أن « أوفير » يمكن أن تكون بلاد العرب الجنوبية ، وإن
كانت السلع التي جلبها سليمان منها مستوردة على ما يظهر من إفريقية
والهند ، فإنه يبدو أن الأسماء العبرية لكثير من هذه السلع مأخوذة
عن كلمات سنسكريتية أو تيمليّة . وقريب من هذا ما يقوله تارن Tarn (ص
٢١٣) من أن «أوفير» كانت فيما يحتمل مركزاً من المراكز التجارية في جنوب
الجزيرة تجتمع إليه تجارة الهند . ويقول كيّرنان Kiernan (ص ٢٠) إن
« أوفير » كانت في مكان ما على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . ويرى
إدوارد روبرتسون Edward Robertson ، كاتب مادة «أوفير» في دائرة
المعارف البريطانية ، أن أرجح الآراء الخاصة بمكان «أوفير» هو الذي يجعلها
في الجزيرة العربية ولا سيما على ساحلها الجنوبي . وقد ذكرنا من قبل عند
الحديث عن النظرية الهندية (هامش ١٦) أن هُول يرجح أن تكون «أوفير»
في الهند ، وإن كان يسلّم بإمكان وجودها في جنوب الجزيرة العربية .

ومن جمل « أوفير » في جنوب الجزيرة أيضاً العالم الإنجليزى كين ،
الذى أفرد كتاباً كاملاً لهذه المشكلة . وخلاصة رأيه (ص ١٩٤ — ١٩٦)
أن « أوفير » هى مُسَخَا^(٣٣) ، كما يسميها الجغرافيون اليونان ،
أوبُورْتُوس نُوبِيلِيس Portus Nobilis ، كما يسميها الجغرافيون الرومان ،
على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية ؛ وأنها لم تكن مصدر الذهب
وسائر السامع التى كانت تجلب لسليمان بل كانت مركزاً لتوزيعها ؛ وأن
الذهب كان يجلب من حويلة وهى فى رأيه روديسيا ؛ وأن الحيرين كانوا
أول من حفر مناجم الذهب القديمة فى روديسيا وبنى ما يتصل بها من
قلاع لا تزال آثارها باقية حتى الآن ، ثم خلفهم فى ذلك اليهود والفينيقيون
أيام سليمان . وهو يرى أن « ترشيش » كانت الميناء الذى تصدر منه
« حويلة » ذهبها وحجارتها الكريمة ، وربما كان موقعها قريباً من
موقع سُفالة الآن . وهذا هو السبب فى أن سفن سليمان كانت تقصد إلى
« أوفير » أو إلى « ترشيش » نهاية المطاف سواء بسواء .

ومن هذا نرى أن كين يوافق أصحاب النظرية الإفريقية فى اعتبار
روديسيا المصدر الذى كان يستقى منه سليمان الذهب الوفير . وهو يوافقهم
أيضاً فيما يقوله (ص ٥٧ — ٥٨) من أن اليهود كانوا يستخرجون
الذهب من مناجمه فيها ويأخذونه دون مقابل ، لأن الحصول عليه بالشراء
أو المقايضة لم يكن فى مقدورهم . ولكن كين يختلف بعد ذلك مع أصحاب

النظرية الإفريقية فيما يقوله من أن سليمان كان يستقى سائر السلع من «أوفير» نفسها التي يجعلها على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية . وفي هذا تعقيد للمشكلة ولا ريب ، ولكن من الجليّ أنه اضطر إلى روديسيا حتى لا يُعترض عليه بنفس الاعتراض الذي وجهه هو نفسه كما رأينا إلى أصحاب النظرية الهندية ، وهو : ماذا تستطيع فلسطين الفقيرة أداءه من سلع مقابل ذلك الذهب الوفير ؟

(ب) في شرق الجزيرة :

أهم دُعاة هذا الرأي جلازر . فهو يرى (١ ، ص ٣٦٨ — ٣٧٣) أن «أوفير» العهد القديم هي الساحل العربي من الخليج الفارسي ، من الشمال حتى رأس مُصَنَّدَم . ومما يدل على أن «أوفير» هذه في بلاد العرب ذكرها في جدول الأنساب بين شعوب عربية خالصة . ولكن هذا لا يمنع وجود «أوفير» أخرى غير عربية شرق الخليج الفارسي . بل الواقع أن «أوفير» في معناها الواسع كانت تشمل الساحلين الشرق والغربي من الخليج الفارسي . وبشهادة جلازر على ذلك بعدة أسماء تنتمي إلى شرق الخليج الفارسي وتقارب «أوفير» في اللفظ . منها نهر أبيروس *Apirus* أو كبيروس *Cabirus* الذي ذكره العلامة الروماني بلينيوس *Plinius* ، ويجعله جلازر في مكان ما على ساحل مكران بين بندر عباس وجواتار *Guatar* (في

الخراائط الإنجليزية (Gwatar) ، وكان في منطقة تنتج الذهب . ومن الممكن أن ساحل منطقة أبهيرا التي يذكرها لاسن (وهي على الساحل الغربي للهند قُرب مصب السند) كانت تنتمي إلى ساحل «أوفير» . ويؤخذ من النقوش المسارية أن «أوفير» كانت تشمل أيضاً أجزاءً شمالية من ساحل الخليج الفارسي . وهو يستشهد على ذلك بمدينة اسمها أبيرك Apina-ak^(٣٤) يذكرها ديلتش Delitzsch في كتابه Paradies بين أماكن بابلية محضة ، ويجعلها جلازر كذلك على الساحل الشمالي من الخليج الفارسي أو غير بعيد عنه . ويرد اسم هذه المدينة في نقوش زرام — سين ، وهو ابن سرجون الأول ملك أكاد الذي ينسبه همل في كتابه Geschichte Babylonians und Assyrians إلى ما قبل الألف الثاني قبل الميلاد . وهكذا نجد اسم «أوفير» قبل عصر سليمان بزمان طويل . كذلك يشير جلازر ، معتمداً على كتاب همل ، إلى أن أهل عيلام كانوا فيما يبدو يطلقون اسم خَيرَ Khapirra أو أيرَ Apirra على السهل الممتد بين سوسة Susa والخليج الفارسي ؛ وإلى أن ملوك عيلام ، الذين كانوا يقيمون في مال — أمير Mal-Amir ، والذين يمكن نسبتهم إلى القرن الثامن قبل الميلاد ، كانوا يسمون أنفسهم أيرَنا Apirna ويسمّون إقليمهم أبير Apir ، بينما كانوا يطلقون اسم أنزانا Anzana على القسم الشمالي من عيلام الذي فتحوه هم بحد السلاح .

ويرسم جلازر (١ ، ص ٣٨٠ - ٣٨٢) طريق السير الذى كانت تسلكه فى رأيه سفن سليمان وحيرام ، فيقول : إنها كانت تُقْلَع من عصيون جابر ، وتقطع البحر الأحمر ، ثم تمر بموانئ الساحل الشمالى للصومال ، وبعد ذلك تسير على طول الساحل الجنوبى للجزيرة العربية حتى الخليج الفارسى ، فتمخر فيه ، وتحمل الذهب وخشب الأَلْمُجَبِّم والحجارة الكريمة من أحد موانئ الساحل الذى يسميه بريبلوس ساحل عمارة Ommara . وربما زارت السفن أيضاً فى طريق عودتها هذا الميناء أو ذاك من موانئ الخليج الفارسى ، ثم أحد موانئ ساحل مكران وشمال غربى الهند ، قبل أن تعود أدراجها فتسير على طول الساحل العربى وتمر بساحل الصومال ثم تدخل البحر الأحمر عائدة إلى عصيون جابر . وكانت السفن تحمل الفضة والعاج (الهندي أو الإفريقى) والقروود والطواويس (٢) (٣٥) من مختلف الموانئ غير العربية التى تمر بها ، ما لم تجدها فى «أوفير» العربية التى كان يمكن جاب هذه السلع إليها . فالفضة مثلاً كان يمكن الحصول عليها فى «أوفير» العربية (٣٦) ، ولكن كانت سفن سليمان تستطيع أيضاً حملها من موانئ أخرى (٣٧) .

أما السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها الرحلة إلى «أوفير» والعودة منها ، كما تقول التوراة ، فإن جلازر (ص ٣٨٢ - ٣٨٣) يفسرها بطول الطريق واضطرار السفن إلى انتظار مواسم الرياح فى البحر

الأحمر والمحيط الهندى والخليج الفارسى فى كلتا رحلتى الذهب والإياب .

هذا هو رأى جلازر (عام ١٨٩٠) . وقد وصل هُمل بعد ذلك بسبع سنين إلى رأى مماثل دون علم منه بسبق جلازر ؛ وذلك حين قال (٢ ، ص ٢٣٥ — ٢٣٦) إن « أوفير » كانت فى الأصل خَپِير Khapir أو أَپِير Apir ، الجزء الأذن من عيلام المواجه لشرق الجزيرة العربية ، ثم شملت بعد ذلك شرق الجزيرة العربية نفسه . وردّد هُمل الرأى نفسه بعد ذلك فى موضع آخر (٣ ، ص ٧) معترفاً بسبق جلازر له (٣٨) .

ومن الغريب أن هيزنج Hising وصل أيضاً عام ١٩٠٣ إلى نتيجة مماثلة ، دون أن يعلم أن جلازر سبقه بثلاثة عشر عاماً . وقد عاد هيزنج إلى الموضوع مرة أخرى بعد عام من مقاله الأول ، واعترف بسبق جلازر .

والجديد فيما قاله هيزنج ، بغض النظر عن التفصيلات اللغوية التى استقها من ميدانه الذى تخصّص فيه وهو نقوش عيلام ، أن أهل صِينَا (٣٩) كانوا يستبدلون بسلعهم الذهب فى عيلام ، وكانوا يذهبون إليها براً لا بحراً ، فقد كانت تربط عيلام ومنطقة البحر المتوسط فى ذلك العصر وقبله صلات تجارية برية . أما اليهود فلم يكن لهم فى هذا نصيب (١٠)

(المقال الأول ، عمود ٣٦٩ أسفل — ٢٧٠) .

ومعنى هذا أن هيزنج يرى أن «أوفير» هي عيلام ، ولكنه يشكر في الواقع مآقصة التوراة من أن العبريين ، يصحبهم الفينيقيون ، كانوا يذهبون إليها بجرأ ، وإنما يرى أن الفينيقيين وحدهم كانوا أصحاب تجارة مع «أوفير» ، ولكنها تجارة برية ، فقد كان الاتصال البرى ميسوراً ؛ ولم تكن ثمة حاجة إلى سلوك الطريق البحرى الطويل المحفوف بالمخاطر . أما اليهود ، فلم يكونوا شركاء في هذه التجارة ؛ ومن الجلى أن هيزنج أخرجهم منها لما يعتقد من قلة مواردهم^(٤٠) .

وقد أيد رأى جلازر أيضاً شين (عمود ٣٥١٥) وماك كرى Mc Curdy (في A Distionary of the Bible ، المجلد السادس ، ص ٨٥ ب) وبريس (٦٢٧ ب — ١٦٢٨) وشف (ص ١٦٠ و ١٧٥) وروولنسون (ص ١٢ — ١٣) .

(ج) في غرب الجزيرة :

يرى موريتز (ص ١١٠) أن «أوفير» هي الجزء الجنوبى من ساحل الحجاز وما يتصل به من ساحل اليمن ، أو بعبارة أدق الساحل من قنفذة إلى عتود ، وكان «ساحل الذهب» منذ القرن الثانى قبل الميلاد حتى القرن العاشر الميلادى كما يؤخذ من المصادر اليونانية والعربية . ويقول

موريتز إن الذهب كان يوجد هناك في مجارى الجداول المنحدرة من
أعلى الجبال ، وإن سفر أيوب ٢٢ : ٢٤ ينهى عن ذلك أيضاً حين
يشير إلى « جداول أوفير » (نحاليم أوفير) . ولكننا نقول إن كلمة
« نحاليم » (الجداول) في الآية لا يمكن أن تكون مضافة إلى « أوفير » ،
وإلا لحذفت منها ميم نهاية الجمع المذكور السالم كما تحذف نونه عند
الإضافة في العربية .

هذا هو مكان « أوفير » في رأى موريتز . وقد قدم لهذا رأى بنقد
النظريتين الهندية والإفريقية (ص ٨٦ — ٨٩) . وقد أوردنا هذا النقد
فيما مضى ، وهو يقوم قبل كل شيء على أن السفن في عصر سليمان كانت
في رأيه أضعف من أن تتجاوز مضيق باب المندب . وقدم موريتز لرأيه
أيضاً بالحديث عن الذهب في بلاد العرب معتمداً على المصادر الكلاسيكية
(اليونانية - الرومانية) والعربية (٨٩ — ١١٠) ، فقال (ص ٨٩)
إنه كان موجوداً في كل النصف الغربى من الجزيرة العربية ، من الشمال
الغربى أو أرض مَدَيْنِ القديمة إلى اليمن في الجنوب الغربى ، وكان
موجوداً كذلك في وسط الجزيرة ، أو على وجه التحديد في الجزء الجنوبى
من هضبة نجد . فيحق إذن القول إن « أوفير » كانت في مكان ما ببلاد
العرب ، أو بالأحرى في إحدى هذه المناطق . وهنا (ص ٨٩ — ٩٠)
يستبعد موريتز مَدَيْنِ ، لأن مناجم الذهب فيها حديثة نسبياً (حوالى

٤٠٠ ق . م) ، ولأنها لو كانت معروفة أيام سليمان لأرسل إليها قافلة دون حاجة إلى سفن^(١) ، ولا سيما أن مناجها لم تسكن على الساحل . كذلك يستبعد موريتز (ص ٩٠) وسط الجزيرة ، لأنه كان أرضاً مجهولة للقدماء . وهكذا لا يتبقى سوى النصف الجنوبي من الجزيرة العربية . هذا عن مكان « أوفير » . أما طبيعة الحملة إلى « أوفير » ، فقد كانت سلمية في رأيه (ص ٧٨ — ٨٣) ، ولم تسكن ذات طابع حربي كما يصورها أصحاب النظرية الإفريقية . فقد كانت في ظنه ، كما مر ، لا تتكون إلا من سفينتين ، لا يمكن أن يزيد عدد رجالهما عن مائة ، وهي قوة لا تكفي للقتال . فلم يكن إذن بُدّ من المقايضة للحصول على الذهب من عرب الجنوب ، الذين كانوا أكبر تجار العالم في ذلك الوقت . ولكن لم يكن لدى سليمان من البضائع ما يكفي لهذا الغرض ، فشعبه كان زراعياً في الغالب ، بل ظلّ بعضه يعيش عيشة البداوة (انظر هامش ٤٠ في هذا الصدد) . ولكن كان لديه الرقيق ، وهي أروج سلعة في العالم القديم ، ولا سيما الشرق منه . ولم يكن هؤلاء الرقيق أسرى حرب ، فسليمان لم يحارب كما حارب أبوه ، وإنما توافر لديه الرقيق بعد أن أمر ، كما يقول سفر الملوك الأول ٩ : ٢٠ — ٢١ ، باسترقاق أبناء الشعوب التي كانت تسكن فلسطين قبل أن يغلبهم عليها اليهود . هذه خلاصة رأى موريتز . ويميل مونتجومري *Montgomery*

(ص ٣٩) إلى أن يجعل «أوفير» على الساحل الغربى للجزيرة العربية ، فهذا أرجح فى رأيه من جعلها على الساحل الشرقى (كما يفعل جلازر) . وهو يقول (ص ١٧٦ — ١٧٧) إن سفن سليمان لم تكن فى حاجة إلى الذهاب بعيداً إلى الهند للحصول على السلع الهندية ، فإن التجار الهنود كانوا يجلبون هذه السلع هم أنفسهم إلى الموانئ العربية . فالطواويس وخشب الصندل من الهند فى الأصل ، وربما كانت الفضة كذلك ، إذ يبدو أنها كانت دائماً من السلع المستوردة فى الجزيرة العربية . أما الذهب فهو من «أوفير» العربية ، وكذلك الحجارة الكريمة . ولا تزال النسانيس naboons تُرى فى مرتفعات اليمن وحضرموت ، وإن كانت كلمة قوفيم العبرية « القروء » هندية الأصل .

هذه هى الآراء المختلفة التى تدرج فى النظرية العربية . وقد انتقدتها هى أيضاً بعض العلماء . فمنهم هولتسنجر Holzinger ، الذى يقول (ص ١٠٧) إن السنوات الثلاث التى كانت تستغرقها رحلة «أوفير» ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تكون «أوفير» فى مكان قريب من عاصيون جابر كالجزء الجنوبى الغربى من بلاد العرب ، فلا بد إذن أن تكون أبعد . ويوجه بيترز (ص ٢٢١) وهورنل (انظر النظرية الهندية) الاعتراض نفسه على من يجعل «أوفير» فى جنوب بلاد العرب . ولكن نواك يرى (ص ٢٤٨) أن هذا النقد غير قاطع ، لأننا لانعرف

شيئاً عن المدة التي كانت تقيمها سفن سليمان في « أوفير » قبل أن تعود أدراجها إلى عصيون جابر .

ويعترض بيترز أيضاً (ص ٢١٧ — ٢١٨) بأنه لو كانت « أوفير » في سبأ لبعث إليها سليمان بقوافل الإبل^(٤٦) ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . ثم هو ينتقد النظرية العربية عامة بقوله (ص ٢٤٤) إن ذهب بلاد العرب كان قليلاً بالقياس إلى المقادير الهائلة التي كانت تصل منه إلى سليمان .

هذه هي الآراء المختلفة في مكان « أوفير » . ونضيف إليها رأياً عاماً يشمأها هو رأى بيرتون (١ ، ص ٢٦١ — ٢٦٣ و ٢ ، ص ٢٣٩ — ٢٤٠) ، وهو أن « أوفير » معناها « الأرض الجراء » (أى الجراء بلون الذهب) ، وأنها لم تكن علماً على بلد معين وإنما كانت اسم جنس يصدق على بلاد عدة كاليمين وشرق إفريقية وغرب الهند . وهذا يفسر ما تقوله التوراة من أن رحلة « أوفير » كانت تستغرق ثلاث سنوات ، كما أن ذكر الطواويس التي تحلوا منها الجزيرة العربية وإفريقية يشير إلى أن الرحلة كانت تمتد حتى الساحل الغربى من الهند . ولو كانت « أوفير » مركزاً تجارياً واحداً على البحر الأحمر ، ترد إليه سلع الجزيرة العربية وصادرات الهند وشرق إفريقية ، لما أخطأته عين الجغرافيين

العرب الفاحصة ، ولوجدنا أطلاله الدارسة .

ويعتمد بيرتون في نسبة معنى الحمرة إلى « أوفير » على شبرنج (١) ،
ص ٥٦ — ٥٧) ، الذى يرى أن معنى « ذهب أوفير » هو « الذهب
الأحمر » (٤٣) . وهما يعولان على ورود صيغ مقابلة لأوفير في بعض
اللهجات العربية الجنوبية الحديثة تؤدى معنى الحمرة . ولكن جلازر
(١، ص ٣٧٧) ، يؤيده بيترز (ص ٢٣٧ — ٢٣٨) ، يقول إن «أوفير» العبرية
ليست لها أدنى علاقة بالكلمة المَهْرِيَّة التى أوردها شبرنج تأييداً لرأيه ،
فقد سمعها هو (جلازر) تنطق أعْفَر (بالعين) لا آفر كما يظن شبرنج .
وقد ردّ عليه شبرنج (٢، ص ٥١٤ — ٥١٥) ، ولكنه لم يأت بجديد .
ومهما يكن من أمر ، فإنه لا يصحّ الاعتماد على اللهجات العربية
الحديثة وحدها ، ولا سيما تلك التى تنطوى على آثار أجنبية كلهجات
جنوب الجزيرة ، فى تفسير كلمة قديمة كأوفير لا نجد لها تفسيراً فى
العبرية نفسها بله النقوش العربية الجنوبية القديمة والعربية الشمالية
(عربية القرآن) .

نتيجة البحث :

تتفق المصادر السكلاسيكية والعربية على أن الجزيرة العربية ، ولا سيما
الجانب الجنوبي الغربى منها ، كانت موطناً للذهب . فكان من الطبيعى أن

يطلب سليمان الذهب فيها ، لا فى مكان قصى كالهند أو إفريقيا . وكان من الطبيعى أيضاً أن يطلبه فى الجانب الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية ، لأنه أقرب أجزائها إليه . وكان أمامه فى سبيل ذلك طريقان : طريق البر عبر الصحراء ، وطريق البحر على طول ساحل البحر الأحمر . فآثر طريق البحر ، رغم أن قومه أهل زراعة ورعى لم يتمرسوا بالبحار . ذلك لأن طريق القوافل شاق ، وقد تزيد نفقاته على نفقات الطريق البحرى بما يفرضه السبئيون المحتسرون لطريق الصحراء من أجور ومكوس . ولا يصحّ الاعتراض على ذلك بما قاله بيترز وسبق ذكره من أنه لو كانت «أوفير» فى سبأ لبعث إليها سليمان بقوافل الإبل ، فإن ملكة سبأ جاءت إليه ، كما تقول التوراة ، عبر الصحراء . لا يصحّ توجيه هذا الاعتراض ، لأن طريق الصحراء كان أسير على أهل سبأ من طريق البحر ، فقد كانوا خبيرين به إذ تقوم عليه تجارتهم مع الشمال ، كما كانوا أصحاب الكلمة فيه لا يؤدون عنه مكوساً لأحد . وثمة سبب آخر دعا سليمان إلى اختيار طريق البحر ، هو أنه أراد أن يشرك معه حليفه حيرام ، ملك صور ، تودداً (انظر هامش ٤٠) ورغبة فى الانفتاح بمهارة الفينيقيين فى الملاحة ؛ وربما كان حيرام نفسه هو الذى ألح عليه فى ذلك .

كان الجانب الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية هو المصدر الذى يستقى منه سليمان الذهب . والذهب أهم السلع التى كانت تجلب من «أوفير» ،

« فأوفير » إذن في الجانب الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية . نقول إن الذهب أهم سلع «أوفير» ، ونستدل على ذلك بأنها السلعة الوحيدة التي يذكرها سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ (« فأتوا إلى «أوفير» وأخذوا من هناك ذهباً أربعائة وزنة وعشرين وزنة ») ؛ وهذه الآية من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . ويذكر الذهب وحده أيضاً في أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ٩ : ٢٨ . ويُذكر الذهب وحده كذلك في الملوك الأول ٢٢ : ٤٩ . ومما يقطع بأن الذهب أهم سلع «أوفير» ضرب الأمثال ، كما رأينا ، بذهب «أوفير» ، فضلاً عن استعمال كلمة «أوفير» ، كما رأينا أيضاً ، في معنى « الذهب الأوفيري » في أيوب ٢٢ : ٢٤ .

وكان يلي الذهب في الأهمية بين سلع أوفير خشب الصندل أو ، كما يرى جلارز (انظر هامش ٢) ، خشب الإصطرك ، والحجارة الكريمة . فسفر الملوك الأول ١٠ : ١١ يذكرهاها والذهب دون سائر السلع ، وهذه الآية هي أيضاً من مصدر متقدم (انظر الهامش الأول) . كذلك لا نجد سوى هذه السلع الثلاث في سفر أخبار الأيام الثاني ٩ : ١٠ ، ولكن هذه الآية كما قلنا متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ١١ . والحجارة الكريمة سلعة عربية بإجماع الآراء ، وكذلك خشب الإصطرك (هامش ٢) . أما الصندل فقد رأينا ما قاله شبرنجر (في صدر

الكلام عن النظرية العربية) عنه من أنه كان ينبت في بعض أرجاء الجزيرة نبات يشبهه ويقاربه في الرائحة .

فالسبع الثلاث الأساسية التي كانت تجلب من « أوفير » موطنها الجزيرة العربية . وفي هذا سند قوى للنظرية العربية ، يضاف إليه أن سفر التكوين ١٠ : ٢٩ يمد أوفير من أبناء يقطان (قحطان ، في جنوب الجزيرة) ، ويضعه بين سبأ (في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة) وحويلة (التي تختلف حولها الآراء) . وأوفير بن يقطان هذا ، أى شعب « أوفير » القحطاني ، هو الشعب الذي يسكن أرض « أوفير » ؛ فليس هناك أوفيران ، أوفير في الجزيرة العربية و « أوفير » في مكان آخر ، كما يزعم بيترز وكتب مادة « أوفير » في دائرة المعارف الأمريكية .

يتبقى من سلع « أوفير » الفضة والعاج والقروود (أو الطيوب إذا صح رأى جلازر المذكور في هامش ٢٩) والطواويس (أو العبيد إذا صح رأى نيبور الذي أوردناه تحت عنوان « ملاحظة » في آخر الحديث عن النظرية الإفريقية) . فالفضة كانت غالية دائماً في الجزيرة العربية ، ولهذا رأى بعض الباحثين أنها مقحمة في النص (انظر هامش ٣١ وما يتصل به من المتن) ؛ ولكن من الممكن أنها كانت تستورد إلى « أوفير » . والعاج مستورد هو أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو أرجح ، وإما من الهند البعيدة . والقروود مستوردة هي أيضاً ، إما من إفريقية القريبة وهو

أرجح كذلك، وإما من الهند النائية . هذا إذا لم يكن المراد النسايس، كما يقول موننجمرى (ص ٢٩) [وقد ذكرنا قوله من قبل]، فإن النسايس لا تزال ترى في مرتفعات اليمين وحضر موت، فتكون عندئذ سلعة عربية. وكذلك الطيوب، التي يجعلها جلازر مكان القروء، سلعة عربية، بل هي السلعة التي كان يتهافت عليها الشرق والغرب وكانت مصدر غنى وثروة لعرب الجنوب. يتبقى بعد ذلك الطواويس، وهي سلعة هندية في الأصل، فلا بد أن «أوفير» كانت تستوردها من الهند؛ وإذا صح ما يقوله نيبور من أن المراد «العميد»، كانت السلعة مستوردة أيضاً ولكن من إفريقية^(٤٤).

وهذه السلع الأربع (الفضة والعاج والقروء) أو النسايس أو الطيوب [الطواويس] أو العميد لا تذكر إلا في سفر الملوك الأول ١٠ : ٢٢ وأخبار الأيام الثاني ٩ : ٢١، ولكن الآية الثانية كما قلنا منقولة عن الآية الأولى متأخرة عنها بالطبع. ثم إن الآية الأولى نفسها، كما يقول كيتل (انظر الهامش الأول)، مستقاة من مصدر متأخر قليلاً عن المصدر الذي استقى منه سفر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١، حيث لا تذكر هذه السلع الأربع. فهذا يدل على أن هذه السلع لم تكن أساسية كالذهب والحجارة الكريمة وخشب الصندل أو الإصطرك.

فسفن سليمان كانت تقصد إلى «أوفير» طلباً لهذه السلع الثلاث أولاً،

وهى من نتاج الجزيرة العربية نفسها ، ولتلك السلع الأربع ثانياً ، وهى مستوردة من إفريقية أو الهند . فإذا صح ما يقوله مونتيجمورى وجلازر ونيبور كانت ثلاث من هذه السلع الأربع عربية أصيلة ، وزادت بذلك قوة النظرية العربية . ولا حاجة بنا إلى التدليل على الصلات التجارية التى كانت تربط الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية بإفريقية والهند قديماً . وقد أوردنا فيما مضى (بصدد نقد النظرية الإفريقية) نص ما جاء فى كتاب برييلوس عن التجار العرب فى شرق إفريقية . ويقول الكتاب نفسه (الفصل ٢٦) عن عدن : « كانت تسمى « يودايمئون » Eudaemon ، وكانت مدينة هامة فيما مضى ، عند ما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد ، وعند ما كانوا لا يجرون على الملاحه من مصر إلى الموانئ الواقعة وراء هذا المحيط ، بل كانوا يأتون جميعاً إلى هذا المكان ؛ وفى تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين ، كما تتلقى الإسكندرية الآن الأشياء التى تجلب من الخارج ومصر معاً . وهذا نص بالغ الأهمية ، لأنه يثبت أن الاتصال البحرى بين شمال البحر الأحمر والهند لم يتم إلا فى عصر قريب من القرن الأول الميلادى (زمن برييلوس) أو ، على الأكثر ، فى عصر لا يبعد عن القرن الأول كثيراً ، وفى هذا زعزعة للنظرية الهندية ولرأى جلازر . ثم إن هذا النص يثبت أيضاً أن السفن قبل القرن الأول كانت تستطيع عبور باب المندب إلى عدن ، وفى هذا زعزعة لرأى موريتز .

فسفن سليمان كانت تستطيع إذن حمل سلع أوفير من ميناء عربى قبل باب
المنذب كهيناء نخا ، أو بعده كهيناء عدن .

هذه الصلات التجارية التى كانت تربط الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة
العربية بإفريقية والهند جعلت منه مصداً لسفن الغرب التى تطلب سلع هذين
البلدين ، فلم تكن سفن سليمان فى حاجة إذن إلى طلب هذه السلع فى مواطنها ؛
وفى هذا زعزعة لسكنا النظريتين الإفريقية والهندية . ثم إن انتساب أسماء
العاج والقروود والطواويس فى العبرية إلى أصول هندية ليس دليلاً على أن
السلع كانت تجتلب من الهند نفسها ، فقد كان باب الاستيراد مفتوحاً
كذلك لا يصح الاستدلال على أن « أوفير » فى بلد ما بورود أسماء
مشابهة لأوفير فى هذا البلد ، فكثيراً ما يكون التشابه اللفظى عارضاً .
والواقع أن أصحاب كل نظرية من النظريات السابقة لم يعدوا ، كما
رأينا ، أسماء تشبه « أوفير » . بل إن بيترز (انظر هامش ٢٢) يشق
اسم إفريقية نفسها من « أوفير » .

الركن الجنوبي الغربى من الجزيرة العربية هو فى رأينا مكان « أوفير » .
ولكن قد يعترض على ذلك بما اعترض به بيترز ، كما رأينا ، على النظرية
العربية عامة ، من أن ذهب بلاد العرب كان قليلاً بالقياس إلى المقادير
الهائلة التى كانت تصل منه إلى سليمان . وقد يعترض على ذلك أيضاً باعتراض
هولتسنجر الذى أوردناه من قبل ، وهو أن السنوات الثلاث التى كانت

تستغرقها رحلة أوفير (ذهباً وإياباً) ، كما تقول التوراة ، يستحيل معها أن تسكون « أوفير » في مكان قريب من عصيون جابر .

فهذان الاعتراضان يقومان على أساس التسليم بقصة « أوفير » حرفاً حرفاً . ولكن ألا تجوز المبالغة في هذا المجال الأدبي ، ولا سيما أن الأمر يتعلق بسليمان الذي سارت بذكره الرُّكبان ، والذي كان يحتاج فعلاً إلى ذهب كثير لتزيين الهيكل وقصر الملك ، وهما فكرة طافت برأس أبيه داود ، وأخرجها هو إلى حيز الوجود ؟ ثم ألا يمكن أن يكون الغرض من المبالغة إظهار حملات « أوفير » وكأنها أبهى من حملات الفراعنة القداحى إلى بنت أو بمنزلتها على الأقل ؟ إن موريتز (ص ٦٦ — ٦٩) يتحدث عن المبالغة في تقدير دخل سليمان من الذهب ، فيقول إن سفر الملوك الأول ١٠ : ١٤ — ١٥ يجعل الدخل السنوى المنتظم ٦٦٦ وزنة = حوالى ٢٠٠٠٠ كيلو جرام^(٤٥) = ٤٠٠ قنطار إنجائيزى^(٤٦) ، وهو قدر لم يكن العالم القديم كله يستطيع إنتاجه في سنة كاملة . ولكن يضاف إلى ذلك ما كان يأتيه من « أوفير » كل ثلاث سنوات وهو ٤٢٠ وزنة^(٤٧) = ١٢٠٦٠٠ كيلو جراماً = حوالى ٢٥٢ قنطاراً إنجائيزياً . ويضاف أيضاً ما أتت به إليه ملكة سبأ (الملوك الأول ١٠ : ١٠) ، وهو ١٢٠ وزنة = ٣٦٠٠ كيلو جراماً = ٧٢ قنطاراً إنجائيزياً . فيكون المجموع ٧٢٤ قنطاراً إنجائيزياً من الذهب قيمتها ٢٤ مليون دولار . ومع هذا لم

يستطعم أن يرده دين حيرام (انظر هامش ٤٠) فتنازل له عن عشرين مدينة !
كان سليمان يجلب ذهباً كثيراً من بلاد العرب ولا ريب ، ولكنه
لم يكن بهذه الكثرة الهائلة التي تصوّرناها قصة « أوفير » . كان يطلب من
الذهب ما يملك القدرة على شرائه . وبهذا يزول الأساس الذي بنى عليه
كين وبيترز رأيهما من أن اليهود كانوا يستخرجون الذهب من مناجمه
في روديسيا . ذلك الأساس هو أن اليهود لم يكن لديهم من الموارد
ما يكفي للحصول على تلك المقادير الهائلة من الذهب . ذلك الأساس هو
الذي استند إليه كين وبيترز ، كما رأينا ، في نقد النظرية الهندية ، وهو
الذي دفع بيترز إلى وضع « أوفير » في روديسيا الغنية بالذهب ، واضطر
كين إلى أن يجعل مصدر الذهب في روديسيا أيضاً وإن جعل « أوفير »
نفسها في جنوب بلاد العرب .

ومما يضعف النظرية الإفريقية أيضاً بل يكاد يهدمها ما قاله ماك إيفر
وغيره وأوردناه من قبل ، وهو أن آثار روديسيا ، التي زعم أصحاب هذه
النظرية أنها من بناء الساميين ، تنتمي في الواقع إلى القرون الوسطى ؛ وأنه
لا دليل على أن مناجم الذهب القديمة كان يستغلها أناس غير السكان الأصليين .
ونعود الآن إلى الاعتراض الثاني الذي يستهدف له الرأي القائل إن
« أوفير » في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية ، وهو أن السنوات
الثلاث أطول مما تتطلبه الرحلة إلى ذلك المكان والعودة منه . وردنا أن

هذه مبالغة أيضاً ، يراد بها التدليل على أن سليمان كان قادراً على أن يأتي بأنفس السلع من أقاصى الأرض . ولنلاحظ أن ذكر السنوات الثلاث لم يرد فى الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ ، وهما من مصدريين متقدمين (انظر الهامش الأول) ، ولكن فى الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ، وهى من مصدر متأخر عنهما قليلا ، فضلا عن أخبار الأيام الثانى ٩ : ٢١ ، وهى كما قلنا رواية متأخرة منقولة عن الملوك الأول ١٠ : ٢٢ (٤٨) .

هذا إذا فهمنا من العبارة « كانت سفن ترشيش تأتى مرة فى كل ثلاث سنين » أن رحلة الذهب والعودة كانت تستغرق ثلاث سنوات . ولكن ألا يمكن أن يكون المعنى هو أن سليمان كان يبعث بسفنه مرة كل ثلاث سنين ، وعندئذ لا تكون الإشارة إلى زمن الرحلة ولكن إلى المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ؟

ونلخص رأينا فنقول إن سفن سليمان لم تكن فى حاجة إلى الذهاب إلى الهند أو إفريقية طلباً لسلع « أوفير » ، فقد كانت هذه السلع متوافرة فى الركن الجنوبى الغربى من الجزيرة العربية . هذا إلى أن الرحلة إلى الهند خاصة لم تكن ميسورة ، وأن أسانيد النظرية الإفريقية متداعية . ولم يكن الذهب الذى يجلبه سليمان من « أوفير » بالكثرة الخيالية التى تصوّر لنا ، وإلا لما استطاع أداء الثمن . والسنوات الثلاث التى يقال إن الرحلة كانت تستغرقها ذهاباً وإياباً إما أنها من قبيل المبالغة الأدبية ، وإما أنها تنصب على المدة الفاصلة بين كل رحلة وأخرى ، لا على طول الرحلة نفسها .

الهوامش

(١) في النص العبري « سفينة » ، ولكن المراد الجمع ؛ وهذا أسلوب قديم في العبرية . ولكن كيتل Kittel (ص ١٦٣ وهامش ٥ فيها) يأخذ الكلمة على ظاهرها المفرد . ثم هو يرى اعتمادا على الملوك الأول ٩ : ٢٦ — ٢٨ و ١٠ : ١١ أن الأمر لم يتجاوز سفينة واحدة بناها سليمان وزودها حيرام بالرجال . وهاتان الآيتان ، في رأيه ، متفقتان فيما بينهما تماما رغم أنهما من مصدرين مختلفين . وهو يرجع الملوك الأول ١٠ : ٢٢ إلى مصدر ثالث متأخر قليلا ، وهذه الآية تتحدث في رأى كيتل عن سفينتين من سفن ترشيش ، إحداهما لسليمان والأخرى لحيرام .

كذلك يأخذ موريتز Moritz (ص ٧٨ أسفل — ٧٩) الكلمة على ظاهرها المفرد ، ولكنه يفسر الملوك الأول ٩ : ٢٨ و ١٠ : ١١ تفسيراً مختلفاً ، فالحديث فيهما عنده عن سفينتين لا سفينة واحدة : سفينة لسليمان ، وأخرى لحيرام ؛ ورجال حملة « أوفير » لم يكونوا لذلك يزيدون على المائة عدا . أما الآية الملوك الأول ١٠ : ٢٢ ففيها في رأيه مبالغة ترجع إلى عصر متأخر ، إذ كيف يتأتى لسفينة ضخمة (= سفينة ترشيش) السير في البحر الأحمر الزاخر بشعاب المرجان ؟ أما الآيتان أخبار الأيام الثاني ٨ : ١٨ و ٩ : ٢١ ، حيث الحديث عن السفن (بالجمع) التي لحيرام والسفن الضخمة (= سفن ترشيش) التي لسليمان ، فهما في رأيه من ترديد عصر متأخر .

(٢) هذه هي الترجمة المألوفة لكلمة « أَلْمُجَبِّيم » العبرية . ولكن جلازر Glaser (١ ، ص ٣٦٦ — ٣٦٧ ؛ و ٢ ، ص ١٤ آخر سطر — ١٥) يرى أن المراد خشب الشجرة المعروفة باسم storax « الإصطرك » (معرب ، عن قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . ويقول Hommel (٣ ، ص ٥٥٣ ، (١١)

هامش (٣) إنها شجرة إلَمَّا كُو elammaku التي كان الملوك الآشوريون يستعملون خشبها في بناء قصورهم ، والتي لابد أنها كانت تنبت في شرق الجزيرة العربية خاصة . وهو يرى أن الكلمة العبرية مأخوذة عن الكلمة الآشورية . وانظر أيضا هامش ١٩ .

(٣) تضيف الترجمة العربية بين كلتي « سنوات » و « حاملات » عبارة « أت سفن ترشيش » ، وقد أسقطناها لأنها ليست في النص العبري .

(٤) في النص العبري بالجمع أيضا .

(٥) في النص العبري التجميع بتقديم الجيم على الميم . انظر الهامش الثاني .
(٦) يرى جلادز (١ ، ص ٣٥٧) أن أوفاز في سفر إرميا ١٠ : ٩ وسفر دانيال ١٠ : ٥ ، وموفاز في سفر الملوك الأول ١٠ : ١٨ ، محرفتان عن «أوفير» ، ولكن ينكر موريتز ذلك (ص ٨٤ ، هامش ٥) .

(٧) الترجمة اليونانية للعهد القديم ، ويقال إن سبعين مترجماً قاموا بها حوالي ٢٧٠ ق . م .

(٨) الصور الثمانية هي : *ôpheir* و *oupheir* و *sôpheir* و *sôphair* و *sôphara* و *sôpheima* و *sôphêra* . ويرى موريتز (ص ٨٤) أن هذا التعدد في الصيغ دليل على أن « أوفير » كانت نسيا منسيا زمن هذه الترجمة . ويرى كين Keane (ص ٥٣) أن الصيغ المصدرة بالسين ترجع إلى أن أصحاب الترجمة السبعينية كانوا يعتقدون أن « أوفير » هي سفار الواردة في سفر التكوين ١٠ : ٣٠ : « وكان مسكنهم [بني يقطان الذين منهم « أوفير »] من مدينا حينما تبنىء نحو سفار جبل المشرق » . (انظر عن هذه الآية كلام ريتز Ritter الذي نوردته عند الحديث عن النظريات العربية .) وثمة تفسير آخر لهذه السن يشير إليه عند الحديث عن النظرية الإفريقية .

(٩) كتبها القديس هيرونيموس Hieronymus (حوالي ٣٤٠-٤٢٠م) .

(١٠) يتناول تاريخهم منذ بدء الخليقة حتى نشوب الحرب بينهم وبين روما .

(١١) هي التي يسميها بطليموس الجغرافي « شبه الجزيرة الذهبية » Aurea

Chersonesus ، ويرى شوف Schoff (ص ٢٥٩) أنها شبه جزيرة الملايو ولايب .

(١٢) هى أيضا *Abiria* فى الكتاب المسمى بريلوس *Periplus* ، الفصل ٤١ . (وقد اعتمدنا فيه على ترجمة شف .) ويقول شف (ص ١٧٥) إنها إقليم بجزرات *Gujarat* الآن .

(١٣) لغة جنس يسكن جنوب الهند وسيلان .
(١٤) هى سُوپارا *Soupara* عند بطليموس الجغرافى (الكتاب السابع ، الفصل الأول ، الفقرة ٦) ، وُسُبارا *Suppara* فى كتاب بريلوس (الفصل ١٢) ، وسوبارة عند الجغرافيين العرب . ويقول شف (ص ١٩٧) [متابعا هـ . يول *H. Yule*] إنها سوبارا *Sopâra* الآن ، على بعد أميال قليلة شمال بومباى .
ولسكن يجعلها شين *Cheyne* (عمود ٣٥١٤) فى غرب مالابار بمجوار جوا .
على أن كلام بريلوس يقطع بخطأ شين ، فهو يضعها بين برينجازا *Baryguza* (بروتش *Broach* الآن) وكليتنا *Calliena* (كايان *Kalyan* الآن) الواقعة على الشاطئ الشرقى من ميناء بومباى ، وهما بعيدتان عن جوا شمالا . ويقول بيرتون *Burton* (١ ، ص ٢٦٠) إن الرأى السائد أنها سورات *Surat* (شمال بومباى) ، ولكن يبدو أن هذه المدينة حديثة نسبيا ، كما يقول فان دير ليت *Van Der Lith* (ص ٢٢٧) .

ومن طريق ما يرويه بزرگ فى كتاب عجائب الهند (الذى نشره فان دير ليت) عن سوبارة (أو عن صيدهور جنوبها) أن رجلا من عايلة القوم فيها « اجتاز بفأرة مينة ، فأخذها بيده ، ودفعها إلى ابنه أو غلامه ، وعلمها إلى منزله وأكلها ، والغار عندهم من أنظف ما يؤكل » (ص ١٦٢) .

(١٥) ولكن التوابل ليست بين السلع التى كان يأتى بها سليمان ، على حسب التوراة ، من « أوفير » .

(١٦) وهم يستشهدون أيضاً بأن القبطية تطلق على جنوب الهند اسم سوفير *Sopir* . ويرجع هول *Hall* (ص ٤٣٤) أن تكون أوفير على ساحل كوتنان *Konkan* (فى غرب الهند بين بومباى شمالا وجوا جنوبا) أو ساحل كوتشين *Cochin* (فى الجنوب الغربى من الهند) ، فإن بعض سلع « أوفير » كالفردة والضاوويس هندية قطعاً ؛ ولكنه يسلّم بأن « أوفير » يمكن أن تكون فى جنوب

الجزيرة العربية ، وأن التجار العرب في تلك الأرجاء كانوا يحبون سلع الهند وبيعونها لرجال سيلان .

(١٧) انظر عنها شف (ص ١٦٥) .

(١٨) له كتاب سابق عن مشكلة « أوفير » صدر عام ١٨٩٥ ، وعنوانه

Das goldene Ophir Salomo's

(١٩) ولكن بيترز لا يترجم ^{المعجم} بحشب الصندل كما هي العادة بل بالصمغ ،

كما يترجم ^{تسكيميم} بالدجاج الحبشى لا بالعلواويس . انظر كذلك ص ٢٢١ من كتابه .
وانظر الهامش الثانى من هذا البحث .

(٢٠) انظر كذلك ص ٤ و ٢٦٨ من كتابه .

(٢١) يرى شبرنجر أيضاً (١ ، ص ٥٩) أن أصحاب الترجمة السبعينية

كانوا يعتقدون أن « أوفير » هي مسفالة ، ولهذا جاءوا بالصمغ السينية .

(٢٢) يرى بيترز أيضاً (ص ٣ و ٢٤١ — ٢٤٢) أن اسم إفريقية نفسها مأخوذ من « أوفير » .

(٢٣) *Zur Simbabwefrage* في *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft* .

فيينا ، ١٩١١ . المجلد الثامن ، ص ٤٣٢ وما بعدها .

(٢٤) في مجلة *South African Journal of Science* ، المجلد ٢٤ ،

ص ٩٨٤ ، ديسمبر عام ١٩٢٦ .

(٢٥) كان جلازر من أعظم المشتغلين بالنقوش العربية الجنوبية القديمة ، بل

لأنه كشف منها عددا ضخما تنضاء أمامه كشوف الآخرين .

(٢٦) بيترز (ص ٢٣٠ — ٢٣٢) . ويؤيده جلازر (٢ ، ص ١٩) .

(٢٧) استند شف (ص ٩٧) أيضاً إلى هذه الفقرة في الدلالة على أن تغلغل

العرب في الشعوب الزنجية على طول الساحل متقدم على العصر الإسلامى بزمان طويل . وانظر أيضاً ص ٩٨ — ٩٩ من كتابه .

(٢٨) يمكن أن يعترض على النظرية الإفريقية أيضاً بأن رودسيا لم تنتج

الفضة في العصور الماضية . انظر هامش ٣١ .

(٢٩) يفضل ملر Müller (عمود ٢٦٩) أن يكون التحريف عن * تسميم = جمع الكلمة المصرية القديمة تسم « كلب الصيد ». وهذا رأى بعيد الاحتمال . وقد لقي تصحيح نيبور تأييد كثير من العلماء ، مثل فنكلر Winckler (عمود ١٤٨) وجلالزر (٢ ، ص ١٥) وهمل (٣ ، ص ٥٥٣ ، هامش ٢) . وبهذه المناسبة رأى جلالزر (٢ ، ص ١٥ — ١٦) أيضا تفسير الكلمة العبرية « قوفيم » لا بالفرد كما هي العادة ، فالفرد كالطواويس سلعة لا قيعة لها ولا يعقل أن يتجشم رجلان عمليان كسليان وحيرام المشاق في سبيلها ، ولكن بالطيوب ، لا سيما البخور ، وهو معنى الجذر قي في النقوش العربية الجنوبية . وقد أيد همل (نفس المرجع) تفسير جلالزر .

(٣٠) في بحثه Tharshish und Ophir (برلين ، ١٩٠٣) ، وكان قد نشره من قبل في مجلة Zeitschrift für Ethnologie ، المجلد ٣٥ (١٩٠٣) ، ص ٢١٩ وما بعدها .

(٣١) يرى ملر (عمود ٢٦٩) وربكارد Rickard (ص ٢٦٧) أيضا أن الفضة مُقَحَّمَة في النص ، فقد كانت نادرة في منطقة البحر الأحمر والجزيرة العربية . ويضيف ربكارد أن الفضة لم تستخرج أيضا من روديسيا في العصور المباشية ؛ وفي هذا فقد لأصحاب النظرية الإفريقية . وقد ذكرنا من قبل ما قاله شبرنجر في نقد النظرية الهندية من أنه يستبعد أن تصدر الهند الفضة فقد كانت فيها شديدة الغلاء . (٣٢) ولكن جلالزر (٢ ، ص ١٢ و ١٤) يرى أن ميثا هذه هي مسخا Moscha ، ميناء مدينة ظفار (انظر الهامش التالي وما يتصل به من المتن) . (٣٣) كانت ميناء مدينة ظفار ١ جلالزر ١ ، ص ٧٩ آخر سطر — ٨٠) . ويصفها كتاب بريلاس (الفصل ٣٢) بأنها كانت مركزا لتجارة اللبان ومقصدا لاسفن من الغرب والشرق (والهند) .

(٣٤) هي التي سميت فيما بعد أبولوجوس Apologos ثم الابلة .

(٣٥) لم يكن جلالزر مقتنعا تمام الاقتناع بمعنى « الطواويس » الذي يجعل عادة لكلمة « تسكيميم » العبرية ، ولهذا رأيناه يرحب برأى نيبور في هذا الصدد (انظر هامش ٢٩ وما يتصل به من المتن) .

(٣٦) ولكن الفضة كانت غالبية دائماً في الجزيرة العربية (انظر هامش ٣١ وما يتصل به من المتن) .

(٣٧) انظر أيضاً عن مواطن سلع « أوفير » جلازر ٢ ، ص ١٦ .

(٣٨) كان همل يرى من قبل (١ [عام ١٨٨٣] ، ص ٨٦ و ١٠٨-١٠٩) أن « أوفير » على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية .

(٣٩) يقصد أهل صور وملسكها حيرام .

(٤٠) نذكر في هذا الصدد ما يرويه العهد القديم (الملوكة الأول ٩ : ١١) من أن حيرام ملك صور « قد ساعف سليمان بخشب أرز وخشب سرو وذهب حسب كل مسرته » ، فأعطاه سليمان مقابل ذلك « عشرين مدينة في أرض الجليل » . وهذا يدل على أن موارد سليمان لم تسعفه في رد الدين ، فتنازل لدائته عن بعض أرض فلسطين نفسها .

(٤١) هكذا قال كين (ص ٤١) أيضاً من قبل .

(٤٢) ربل (عمود ٣٤٣) يوافي بيتز على ذلك .

(٤٣) يرى شيرنجر (١ ، ص ٥٦ — ٥٧) أن الكلمة اليونانية *أبيرون*

apuron ، ومعناها « الخالي من النار » أي الذهب النقي الذي لا يحتاج المرء إلى تنقيته بالنار ، قد روعي في صياغتها أن تكون مقاربة في اللفظ لأوفير التي اشتهر ذهبها بالجوده .

كذلك يرى جلازر (١ ، ص ٣٥٣) أن *أبيرون* نشأت عن « أوفير » بعد أن زال استعمال هذه علما جغرافيا . ويرى موريتز أيضاً (ص ٨٥ — ٨٦) أن « أوفير » أصل *أبيرون* ، وأن اليونان نسوا أرس « أوفير » بعد أن أصبح اسمها علما عندهم على الذهب نفسه .

(٤٤) إذا صح رأى نيبور تهدم ركن أساسي من أركان رأى موريتز ، فالعيب في نظره ، كما رأينا ، السلعة التي كان يشتري بها سليمان الذهب من عرب الجنوب .

(٤٥) على أساس أن الوزنة (كسكار في العربية) تساوي حوالي ٣٠٢ كج .

ولكن انظر بيتز (ص ٢١٢) وريكارد (ص ٢٤١ و ٢٦٥) . وبلا حظ ريكارد أيضاً (ص ٢٦٥) المبالغة في تقدير الذهب المحلوب لسليمان ، وقد لاحظها

أيضاً بنتسنجر (ص ٢١٩) كما قلنا من قبل .

(٤٦) القنطار الإنجليزي hundredweight يساوى ٥٠ كيلو جراما .

(٤٧) الملوك الأول ٢٨:٩ ، وقد صارت ٤٥٠ في أخبار الأيام الثاني ٨: ١٨ .

والآية الثانية ، كما قلنا ، متأخرة منقولة عن الأولى .

(٤٨) بقدر موريتز (ص ١١٣ — ١١٤) ستة شهور للذهاب إلى الجنوب

الغربي من الجزيرة العربية ، حيث تقع « أوفير » في رأيه ، والعودة منه . ففي منطقة

البحر الأحمر تهب الرياح من الشمال من مايو حتى أول أكتوبر ، فيمكن معها قطع

طريق الذهاب في خمسة عشر يوما ، هي التي تحتاج إليها السنايق العربية اليوم

للرحلة من السويس (أو العقبة) إلى عدن . ومن نوفمبر حتى مارس تهب رياح

الجنوب ، فتقطع معها السفن طريق العودة في نصف شهر آخر . وفيما بين مايو

ونوفمبر كان رجال السفن يستطيعون ممارسة تجارتهم .

المراجع

- Benzinger (J.), Hebräische Archäologie (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).
- Burton (Richard F.), The Gold-Mines of Midian and the Ruined Midianite Cities, 2nd ed. (London, 1878).
The Land of Midian (Revisited), 2nd vol. (London, 1879).
- The Cambridge Ancient History. Vol. III (Cambridge, 1925).
- The Cambridge History of India. Vol. I : Ancient India, Edited by E. J. Rapson (Cambridge, 1922).
- Caton-Thompson (G.), Zimbabwe; Antiquity, vol. 3 (1929), p. 424 - 433.
- Cheyne (T.K.), «Ophir» in Encyclopaedia Biblica, vol. 3 (London, 1902), col. 3513 - 3515.
- The Encyclopaedia Americana (1938), Article «Ophir».
- Glaser (E.), Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens ; vol. 2 (Berlin, 1890).
Zwei Publikationen über Ophir (München, 1902).
- Gsell (Stéphane), Hérodote (Alger, 1915).
- Hall (H. R.), The Ancient History of the Near East, 11th ed. reprinted (London, 1952).
- Hitti (Ph. K.), History of the Arabs (London, 1937).
- Holzinger (H.), Genesis (Freiburg i. B., Leipzig and Tübingen, 1898).
- Hommel (F.), Die semitischen Völker und Sprachen, vol. 1 (Leipzig, 1883).
Die altisraelitische Überlieferung in inschriftlicher Beleuchtung (München, 1897).
Ethnologie und Geographie des alten Orients (München, 1926).

- Hornell (James), *Sea-Trade in early times*; *Antiquity*, vol. 15 (1941), p. 233-256.
 Naval activity in the days of Solomon and Ramses III;
Antiquity, vol. 21 (1947), p. 66-73.
- Hising (G.), *Zur Ophir Frage*; *OLZ*, vol. 6 (1903), col. 367-371.
 Nachträgliches zur Ophirfrage; *OLZ*, vol. 7 (1904), col. 87-92.
- Jastrow (Morris, Jr.), *In A Dictionary of the Bible*, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 81 b-82 a.
- Keane (A. H.), *The Gold of Ophir* (London, 1901).
- Kiernan (R. H.), *The Unveiling of Arabia* (London, 1937).
- Kittel (R.), *Geschichte der Hebräer*, 2nd vol. (Gotha, 1892).
- Lods (A.), *Israel*; translated by S. H. Hooke (London, 1948).
- McCurdy (J. F.), *In A Dictionary of the Bible*, vol. 6 (2nd impression, Edinburgh 1904), p. 85 b.
- Meyer (E.), *Geschichte des Altertums*, vol. 1 (Stuttgart, 1884).
- Montgomery (J. A.), *Arabia and the Bible* (Philadelphia, 1934).
- Moritz (B.), *Arabien* (Hannover, 1923).
- Müller (W. Max), *Die Sukim*; *OLZ*, vol. 3 (1900), col. 269-270.
- Niehbur (Carl), *OLZ*, vol. 3 (1900), col. 69.
- Nowack (W.), *Lehrbuch der hebräischen Archäologie*, vol. 1 (Freiburg i. B. and Leipzig, 1894).
- Peters (Carl), *Im Goldland des Altertums* (München, 1902).
- Price (Ira M.), *Article «Ophir» in A Dictionary of the Bible*, vol. 3 (6th impression, Edinburgh 1906), p. 626b-628a.
- Randall-MacIver (David), *Medieval Rhodesia* (London, 1906).
- Rawlinson (H. G.), *Intercourse between India and the Western World*, 2nd ed (Cambridge, 1926).

- Renan (Ernest), *Histoire du peuple d'Israel*, vol. 2 (Paris, 1889).
- Rickard (T. A.), *Man and Metals*, vol. 1 (New York and London, 1932).
- Robertson (Edward), Article «Ophir» in *Encyclopaedia Britannica* (1956).
- Rühl (Alfred), *OLZ*, vol. 6 (1903), col. 341-345, reviewing Carl Peters' *Im Goldland des Altertums*.
- Scheffelowitz (J.), *OLZ*, vol. 7 (1904), col. 315-319, reviewing Gustav Oppert's *Tarshish und Ophir* (Berlin, 1903).
- Schoff (W. H.), *The Periplus of the Erythraean Sea*, translated from the Greek and annotated by . . . (New York, 1912).
- Sprenger (A.), *Die alte Geographie Arabiens* (Bern, 1875).
Zu Glaser's Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens;
ZDMG, vol. 44 (1890), p. 514-520.
- Tarn (W. W.), *Hellenistic Civilisation*, 2nd ed., 4th impression (London, 1947).
- Thomas (Bertram), *Arabia Felix* (London, 1932).
- Van der Lih (P. A.), *Livre des Merveilles de l'Inde* par le capitaine Bozorg. Texte arabe publié par . . . Traduction française par L. Marcel Devic (Leide, 1883-1886).
- Winckler (H.), *OLZ*, vol. 4 (1901), col. 141-152, reviewing Rudolf Kittel's *Die Bücher der Könige*.

الفصل الثانى

الطرق التجارية فى عهد الخلافة

وصلتُ قبلكِ هناك ، فى البلد الذى تعرفينه خير معرفة ،
وأنا أستنشق الآن الهواء العطر :
وأرغبك وأنت تدخلين إلى حيث تقصدين دون أن تضلّ الطريق ،
وتلقين المرساة هناك يا ملكة السفن الغريبة ،
وشرعك منشورة للاستظلال بها ، وصواريك عارية ؛
ليس ثمة شيء من الريف reef المُرْ بدلى القنّة العظيمة التى يغطيها الجليد
والتي تطلّ على أشجار النخيل المورقة ، أبهى
منك أو مثلك فى الاعتدال والجلال ، مع أنك ساكنة .

— ر . بریدجز R. Bridges **

فى « عابر طريق » « A Passer-By »

* الرّيف (معرب) سلسلة من صخور أو كتبان من الرمال تبرز من البحر
(قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)
** الشاعر الإنجليزى (١٨٤٤ — ١٩٣٠) . والأبيات المذكورة من
إحدى قصائده الغنائية القصيرة Shorter Poems . انظر Poetical Works
of Robert Bridges ، الطبعة الثانية (أكسفورد ، ١٩٤٧) . (المترجم)

التأيج العامة للفتوحات الإسلامية

إن اتخاذ الإسلام أساساً لتقسيم كتابنا إلى فصوله ليس مجرد اتفاق سار عليه الناس . فإن القرآن وحياة محمد والفتوحات الإسلامية الأولى أعظم أحداث شهدتها تاريخ العرب قبل القرن الحالى . ونحن نستطيع أن نميز ثلاث نتائج أساسية فى تاريخ الملاحة العربية :

(١) وقف العرب الآن على شواطئ البحر المتوسط . وعلى الرغم من أن هذه الحركة أفسحت لهم الطريق إلى ثروة مصر وسوريا وثقافتها ، لم تكن العواقب الاقتصادية العامة طيبة كلها . فالإمبراطورية الرومانية كانت قد وحدت حوض البحر المتوسط كله ، فسارت التجارة حرة عبر مياهه . وقد أظهر بيرين Pirenne فى كتابه *Mahomet et Charlemagne* كيف احتفظ بهذه الوحدة سليمة فى أساسها خلال جميع الحروب الأهلية والغزوات التى شهدتها الإمبراطورية فى عصورها المتأخرة ، وإن فصم عراها إلى حين احتلال الوندال لشمال إفريقيا . ولو لم يُردّ الفرس سريعا على أعقابهم بعد اقتحامهم الحدود فى القرن السابع لقضوا على هذه الوحدة . ولكن أنهاها العرب . « وتحطمت وحدة البحر المتوسط » . وقد تساءل بيرين عن السبب الذى منع العرب من أن تستوعبهم الإمبراطورية التى هزموها ، كما استوعبت الألمان ؛

فوجد الجواب في دينهم . فالمسيحية كانت قد دعمت وحدة عالم البحر المتوسط ؛ وبعد القرن السابع وجدنا دينين متنافسين ، تؤيد كلا منهما إمبراطورية ، ويقفان كل أمام الآخر يفصل بينهما المضيقان . وبدلاً من أن يصبح البحر المتوسط طريقاً ومعبراً ، أضحي حداً فاصلاً وبحراً تستعر فيه الحروب — وهو تغير جاب على الإسكندرية الخراب* .

ويبدو أن العرب جاءوا بنعمة واحدة للبحر المتوسط : وهي السفن الثلاثة الشراع . وسنتناول ذلك بالتفصيل في الفصل التالي .

(٢) احتل العرب سواحل الخليج الفارسي كلها . واستطاعوا الاستفادة من هذا الكسب ، لأنهم في الوقت نفسه وحدوا في إمبراطوريتهم من جديد بين بلاد غربي آسيا (ماعدا الأناضول) ومصر . وكان خلفاء الإسكندر قد شطروا شطرين هذه المنطقة الاقتصادية التي كان الفرس القدماء أول من وحدها من الناحية السياسية . وقد رأينا جهود الدول الغربية للتجارة مباشرة مع الشرق من طريق مصر والبحر الأحمر . ولكن كان لطريق أرض الجزيرة ميزة لا يمكن نسيانها ، هي أنه طريق مباشر . وكانت الإمبراطوريات المتعاقبة قد حاولت إزالة الحدود غير الطبيعية بين سوريا وأرض الجزيرة ،

* نظرية برين هذه ، التي يسلم بها المؤلف ، قد أوضحت الآن مضغعة الأركان كما تقول ن . أبوت N. Abbot في عرضها لكتاب المؤلف بمجلة Journal of Near Eastern Studies (المجلد ١٢ ، ١٩١٣ ، ص ١٤٢) . (المترجم)

وذلك بقضاء كل إمبراطورية على الأخرى ، كما كان شأن البطالمة والساقيين ، والرومان والبرت ، والبيزنطيين والساسانيين . ولكن باءت كل محاولة بالفشل . وأخيراً انطلق العرب مندفعين من الجنوب ، وأعادوا وحدة الإمبراطورية الفارسية القديمة من جديد .

وكان في هذا بعض العوض عن الحاجز الجديد الذي قام في البحر المتوسط . فالخليج الفارسي والبحر الأحمر لم يعودا طريقين متنافسين لبلوغ روما أو القسطنطينية ؛ وإنما كانا طريقين متساويين يُسلك كل منهما لبلوغ ما قاربه من أرض الخلافة . وقد استُعْمِلَ جنباً إلى جنب طوال احتفاظ الإمبراطورية الإسلامية بوحدةها ؛ وكان مدى استعمالها يتوقف قبل كل شيء على سعة سوق أرض الجزيرة ومصر وازدهارها . وقد راجت التجارة بين الخليج الفارسي والهند والصين أيما رواج في عهد العباسيين ، طوال المدة التي كانت فيها بغداد أولى مدن الشرق الأوسط . وكانت ثمة أيضاً تجارة بين الخليج وشرق إفريقية ، كما بُعِثَ من جديد الطرق القديمة الممتدة من البحر الأحمر .

(٣) والتغيير الثالث الذي جالته الفتوحات الإسلامية أكثر استمعاء على التقدير والتحديد . إذ يبدو أن الناس تثيرهم دائماً الفرص الجديدة التي تتيحها أعمالهم الموقفة ، فيبدون حماسة تتجاوز حدود المألوف في السكشاف عن قدراتهم واستغلالها . ويمكن أن نقارن في هذا الصدد

عرب القرون الوسطى بأهل أثينا القدماء بعد رد الفرس على أعقابهم ، أو بشعوب أوروبا الغربية منذ النهضة . وقد أظهر العرب طوال عدة قرون نشاطاً غير مألوف في جميع ميادين الحياة . وتناول هذا النشاط الحروب والرحلات والتجارة ، وكذلك كتب الرحلات والجغرافيا والتاريخ^(٥١) .

العرب في البحر المتوسط

عندما بلغ المسلمون الأوائل السواحل المحيطة بهم ، أظهر بعضهم ميلاً إلى الإغارة عبر البحر . ولم يكن هذا سوى امتداد للغزو الذي دأب عليه عرب الجاهلية منذ أقدم الأزمان ؛ فكان الرجل « يركب مراكباً » كما يركب جملاً ، إما للتجارة وإما طلباً للغنيمة . وقد سُئِلَ أولى الغارات البحرية من شواطئ جزيرة العرب . فقد أجبر عثمان الثقفي^{*} ، وإلى البحرين ، من عمان في غارة جريئة على

(٥١) هـ . بيرن : Mahomet et Charlemagne (باريس ، ١٩٣٧) ؛
والعبارة التي نقلناها مأخوذة عن ص ١٣٢ . و ا . ج . توينبي A. J. Toynbee :
A Study of History ، الجزء الأول (لندن ، ١٩٣٤) ، ص ٧٥ وما بعدها ،
و ص ٣٤٩ ، عن وحدة غربي آسيا .
* عثمان بن أبي العباس الثقفي . (المترجم)

ساحل الهند عند تانه بالقرب من بومباي* ؛ ووجه أخاه** إلى خور الدَّيْل عند مصب نهر السند (٦٣٦ م)*** . وأراد العلماء (المترجم : ابن الحضرمي) ، خليفته في ولاية البحرين ، أن يظهر جرأته وإقدامه ، فعبر إلى فارس وتوغل فيها بعيداً حتى إصطنخر (برسوبوليس Persepolis) ، وكان هذا أيضاً بتحريض من أهل ولايته . ولكن تحطمت سفنه ، واضطر إلى أن يعبر أرض العدو إلى البصرة (٦٣٨) في رحلة محفوفة بالأخطار . وقد شنت هذه الغارات رغم الأوامر الصارمة التي أصدرها الخليفة عمر بن الخطاب (٦٣٤ — ٦٤٤) ناهياً عنها ، ولقيت منه استنكاراً شديداً حين نعى إليه خبرها**** . فقد كان

* انظر عن تانه كتاب بزرك المذكور في هامش ٦٥ ، ص ٢٢٧ ؛ وفران (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٩٦ ، هامش ٦) . وهي لا تزال قائمة حتى اليوم (Thana في الخرائط الإنجليزية) . (المترجم)

** المعيرة . ووجه أيضاً أخاه الحكم إلى برّوص (البلاذري ، انظر هامش ٥٢) . وبروص هي بروتش في الخرائط الإنجليزية ، والنسبة الهندية بهروج . وبهذه المناسبة نلفت النظر إلى أن مترجم مادة بهروج في الترجمة العربية لدائرة المعارف الإسلامية لا يميز عند ذكر عدد السكان بين منطقة بهروج ومدينة بهروج . وكان يجدر به أن يشير إلى الاسم العربي بروص . (المترجم)

*** « فلق العدو فضفر » (البلاذري) . ولا يعرف مكانها على وجه التحديد (انظر مادة « دبل » بدائرة المعارف الإسلامية) . (المترجم)

**** لما رجع جيش عثمان الثقفي من تانه ، كتب إلى عمر لمعه ذلك ، فكتب إليه عمر : يا أخا تقيف حملت دودا على عود ، وإنى أحلف بالله أن لو أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم . (المترجم نقلاً عن البلاذري)

رجلا من الحجاز يعد البحر موطننا للأخطار ؛ وكان لحسن إسلامه واتباعه سياسة النبي وأبي بكر يأبى المخاطرة بأرواح المسلمين في حملات لاجدوى منها . ولم يأمر عمر نفسه بتسيير حملة كهذه إلا مرة واحدة ، وكان ذلك ضد الأحباش ردا على هجماتهم على السواحل العربية (٦٤١) . وقد أعمل المسلمون يد النهب والسلب في أدولس ، ولكنهم هزموا على الأرض . وكان هذا مصداقا للخليفة في حيطته وحذره (٥٢) .

وسأل معاوية ، والى الشام ، عمر بعد ذلك أن يأذن له بغزو قبرص . فأبى عمر . وينقل إلينا الطبرى روايات مختلفة عما دار بينهما من مكاتبة ؛ وهى روايات ألف بينها ميور Muir تأليفا حسنا فى حكاية واحدة ، وذلك فى كتابه عن « الخلافة » ، حيث يقول :

« كان معاوية يحس إحساساً قوياً منذ عهد طويل بالحاجة إلى أسطول يشد من أزره ، وقد ألح فى الواقع على عمر فى غزو البحر ،

(٥٢) البلاذرى ، ص ٤٣١ — ٤٣٢ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٤٦ — ٢٥٤٨ و ٢٥٩٥ . وانظر عن الهند م . إسحق فى بحثه A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet ، بمجلة Islamic Culture ، المجلد ١٩ (أبريل ١٩٤٥) ؛ وب . ن . بيشخ خان السندى فى بحثه The probable date of the first Arab expeditions to India ، بمجلة Islamic Culture ، المجلد ٢٠ (يولية ١٩٤٦) . وانظر عن نهب أدولس كامرر : La mer Rouge ، القسم الأول ، الجزء الثالث ، ص ٣٢٢ .

وكتب إليه يقول : « يا أمير المؤمنين إن بالشام قرية يسمع أهلها نباح كلاب الروم وصياح ديوكهم ، وهم تلقاء ساحل من سواحل حمص » . ولكن عمر كان يهرب البحر ، فكتب إلى عمرو أن صف لى البحر ثم اكتب إلى بخبره ، فكتب إليه : « إنى رأيت خلقاً كثيراً يركبه خلق صغير ، ليس إلا السماء والماء ، إن ركن خرق القلوب ، وإن تحرك أزاع العقول ، يزداد فيه اليقين قلة والشك كثرة ، هم فيه كدود على عود ، إن مال غرق ، وإن نجا برق » . فلما قرأ عمر هذا الوصف المفزع ، كتب إلى معاوية ينهائهم عن ركوب البحر ، ويقول : « إنا سمعنا أن بحر الشام يشرف على أطول شئ على الأرض ، يستأذن الله فى كل يوم وليلة فى أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود فى هذا الكافر المستصعب . وتالله لسلّم أحب إلى مما حوت الروم . فإياك أن تعرض لى ، وقد تقدمت إليك ، وقد علمت مالتى العلاء منى ولم أتقدم إليه فى مثل ذلك » .

هذه القصة المشهورة ، مع ما يتسم به الأدب العربى من عناية بالبر دون البحر ، هى منشأ الاعتقاد السائد أن العرب لم يكونوا شعباً بحرياً فى أى يوم من الأيام . ولكن هذا الاعتقاد خاطئ إذا أخذ على إطلاقه ،

* فى القاموس المحيط برق كفرح ونصر برقاً وبروقاً تحير حتى لا يطارف أو دهش فلم يبصر . (المترجم)

** ترى ن . أبوت فى عرضها لكتاب المؤلف (ص ١٤١) أنه لا يصح —

كما يتبين من تاريخ العرب قبل الإسلام وحده* . وتدل القصة في الواقع على أن عرب الشمال أيام الإسلام لم يكونوا يعنون بالبحر ، وعلى أن عمر كان يستهدى المنطق السليم وهو يكبح قواده عن المخاطر التي تنطوى على التهور . وتكن وراء القصة ، على ما فيها من حلي ووشى ، هذه الحقيقة وهي أن العرب لم تكن لديهم في أول الأمر خبرة بالبحر ، ولعلمهم لم يكن لديهم أيضاً عدد كاف من السفن يصارعون به الأسطول البيزنطى إذا التقوا به . وقد اتضح مما قلناه فيما مضى أن النشاط البحرى للعرب القدماء كان مقصوراً على التجارة والقرصنة . فما كان لأهل اليمن وعمان والبحرين ممن اشتركوا في غزو مصر والشام ، وإن كثروا ، أن يغنوا شيئاً بما يعرفونه عن البحر إذا دارت فيه رحى القتال^(٥٣) .

== أن نفس هذه القصة بأن الخليفة عمر كان يرهب البحر ، فقد عارض أيضاً من قبل ما عرضه عمرو بن العاص عليه من فتح مصر رغم أن طريق الغزو كان سيسلك البر لا البحر ، فالخليفة إذن كان يخشى قبل كل شيء أن تتطرق حدود إمبراطوريته إلى حد يخشى منه عليها . (المترجم)

* هل كان العرب في بدء الإسلام خبيرين فعلاً بالبحر والملاحة ؟ انظر في هذه المسألة دائرة المعارف الإسلامية ، الملحق ، مادة « سفينة » (ص ١٩٣ - ١٩٤ ب من النسخة الإنجليزية ، والمادة بقلم ه . كندرمان (المترجم)

(H. Kindermann

(٥٣) الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨١٩ - ٢٨٢٢ . كذلك و . ميور W. Muir : The Caliphate, its Rise, Decline and Fall ، ص ٢٠٥ (ومنها نقلنا) . تنقيح ب . ه . وير T. H. Weir (إدبره ، ١٩٢٤) ، ص ٢٠٥ (ومنها نقلنا) .

ولكن كان معاوية على حق من حيث المبدأ . فقد كان الموقف في البحر المتوسط غيره في سائر البحار . ذلك أن إنشاء قوة بحرية كان من ضرورات الدفاع فيه عن الإمبراطورية الجديدة . فالعهد لم يكن بعيداً بفقدان الساسانيين ثمرة فتوحاتهم في الشرق الأدنى لفشلهم في هذا المضمار : فقد انتفع هرقل Heraclius انتفاعاً بارعاً بما كان يمتاز به من قوة بحرية ، فأنزّل جنوده على ساحل كيليكيا Cilicia ، ودقّ إسفيناً اضطر العدو إلى الجلاء عن الأناضول . وقد عجز الجيش العربي نفسه طويلاً عن الاستيلاء على جزيرة أراذوس Aradus (أرّواد) وعدة مدن على ساحل الشام ، لأنها كانت تتلقى الأمداد من القسطنطينية بالبحر دون عائق أوقيد . ولم تسقط الإسكندرية أول مرة إلا بمعاونة قيرس أو المقوقس ، بطريك الملكانيين وآخر الحكام النصارى في مصر . وفي عام ٦٤٥ جاء ثانية أسطول بيزنطى بقيادة منويل Mamei ، ودخل الميناء غير مدافع ، واستعاد الإسكندرية . وكان يمكن أن يقوم هرقل آخر ، ويستعيد مصر دون رجعة ؛ ولكن عجز البيزنطيين وحياد القبط ساعدا على استعادة هذه المدينة التي كان يمكن أن تستعصى على أى غزو من البر ، حتى على يد قوات عمرو بن العاص الهائلة . فكان في هذه

* يسميها الطبرى (القسم الأول ، الجزء الثانى ، ص ٣٦ ، س ١٩)
« قالوقية » . (المترجم)

الأحداث كلها درس بين القواد العرب الذين كانوا يشهدونها ، وإن عجز الخليفة في المدينة عن إدراكه .

وأخيراً ظفر معاوية بموافقة عثمان ، ثالث الخلفاء الراشدين (٦٤٤ — ٦٥٦) ، على شن غارة تآديبية على قبرص ، بشرط أن يأخذ امرأته معه . فاستهدفت الجزيرة لغارة موقعة عام ٦٤٩ ؛ وفي السنة التالية استولى المسلمون على أرواد . وفي عام ٦٥٥ ، أي بعد مرور أقل من عشرين عاماً على نزول العرب لأول مرة إلى الشواطئ الشرقية للبحر المتوسط ، عُقد لواء النصر للعرب في الموقعة البحرية الكبيرة التي تسمى ذات الصواري ، وذلك تجاه ساحل ليكييا Lycia بالقرب من فوينكس Phoenix . ولم يمض زمن طويل حتى كان العرب يغيرون على صقلية ويهددون القسطنطينية نفسها بأسمطولهم^(٥٤) .

وفي القرون اللاحقة كان الأسطول البيزنطي واقفاً للعرب دائماً بالرصاد في شرق البحر المتوسط ؛ والحق أن غاراته على سواحل سوريا وفلسطين ومصر كانت طويلة لا مبعث رهبة وخوف . ولكن تمكنت

(٥٤) ١. ج . بتر The Arab Conquest of Egypt : A. J. Butler

(ألكسفورد ، ١٩٠٢) ، ص ١٢١ — ١٢٥ ؛ وفليب خورى حتى :
History of the Arabs ، الطبعة الثانية (لندن ، ١٩٤٠) ، ص ١٦٧ ؛
وكايتاني ، المجلد السابع ، ٢٨ هـ ، الأقسام ١١ — ٣٣ . (المترجم : وانظر
أيضاً في أمر قبرص البلاذري ، ص ١٥٢ — ١٥٨ .)

أساطيل العرب من بسط سيادتها على غربى البحر المتوسط ، وإن بدا منها كثيراً ميل إلى القرصنة الخالصة . على أن ذلك التاريخ ليس جزءاً من موضوع هذا الكتاب . ولكن لعلنى لا أبعد عن الموضوع إذا تناولت مسألة الأعمال الجريئة الأولى التى قام بها العرب فى البحر المتوسط ، وكيف أمكن تحقيقها فى مثل هذا الزمن القصير الذى يدعو إلى العجب والدهشة .

كان الحدث الفاصل هو موقعة ذات الصوارى . وكان خوض معركة بحرية يتطلب عدة أمور : قواعد بحرية ، وتشمل الأحواض وأماكن بناء السفن ومواد البناء ومهارة البنائين ؛ ثم السفن الحربية وما يتبعها من ملاحين مدربين وجنود بحريين وضباط . وكانت الإسكندرية قاعدة بحرية كاملة ، تشتمل على ميناء رائع وأحواض متسعة لبناء السفن وبنائين من الأقباط ؛ وقد عرفت مصر دائماً بصناعتها الماهرة ، ولا ريب فى أن الأقباط أفادوا من علوم اليونان التى كانت الإسكندرية مركزاً لها منذ إنشائها . ولم يكن ينقص سوى الخشب الجيد ، الذى تفتقر إليه مصر ؛ فلم يكن بد من جلبه من سوريا أو غيرها . وكانت موانئ سوريا ، ولا سيما عكا وصور ، قواعد أبحر منها جزء من الأسطول الذى اشترك فى ذات الصوارى . ولكن الساحل السورى كان فى ذلك الوقت عاطلاً من بناء السفن . فقد أقام معاوية هذه

الصناعة خلال خلافته (٦٦١ — ٦٨٠) ، ومن الغريب أن نقرأ في كتب التاريخ أنه نقل العمال الفرس المقيمين في أنطاكية وحمص وبعلبك إلى صور وعكا وغيرها من الموانئ — وهذه نتيجة مؤسفة لاضمحلال الفينيقيين الذين كانوا في وقت من الأوقات يبنون السفن لأساطيل أرض الجزيرة !

فلا بد أن الأسطول الذي خاض المعركة بنى كله في الإسكندرية . فالليونان كانوا قد أخذوا معهم ولا ريب كل السفن التي كانت موجودة وقت تسليم الإسكندرية . أول مرة (٦٤١) ، فكان لا بد من بناء الأسطول العربى كله من جديد . ولا بد أنه كان يتكون من درامين* من الطراز البيزنطى العادى ، وهى سفن حربية سريعة خفيفة تشتمل على طبقة أو طبقتين من المجاديف ؛ فسفن البحر المتوسط القديمة ذات الشرع المربعة كان يمكن استعمالها فى الرحلة لا الحرب . فمن كان رجال الأسطول ؟ إننا لا نعرف شيئاً عن القسم الشامى . ولكن فى القسم المصرى على الأقل كان الملاحون والمجدفون والقائمون على الدفة الخ من القبط . وهذا أمر محتمل فى ذاته ، بل إننا نعرف أيضاً أن القبط ظلوا بعد ذلك

* جم درمونة معرب dromôn فى اليونانية ، التى ترجع إليها أيضاً الكلمة المقابلة فى السريانية . انظر فرنكل (المرحم المذكور فى هامش ٤٤ ، ص ٢٢١) .
(المترجم)

بزمن طويل يُخصَّصون للأسطول . فأوراق بردى أفروديتو *Aphrodito* (حوالى ٧١٠) تدل على أن القبط كانوا يُجنَّدون في صعيد مصر للعمل في أحواض السفن بالإسكندرية ، والاشتراك في الغارات (*koursa*) السنوية ؛ بل إنهم كانوا يرسلون للعمل في الأساطيل التي تتخذ قواعدها في الشام . وفي منتصف القرن التاسع ، كان القبط لا يزالون يعملون في بناء السفن بمدن الدلتا الساحلية وفي الأساطيل ؛ ويشكو الأسقف ساويرس بن المقفع من أنه حوالى عام ٨٥٥ كان على القبط أن يأتوا هم بسلاحهم ويؤدوا نفقاتهم عن الرحلة إلى القاعدة . وكان يمكن في ذلك الوقت أن يُوجد بين الحين والحين مساهمون يصلحون للعمل في البحر مكان المسيحيين ، ولكن كان العرب أيام ذات الصواري يأنفون العمل في الملاحة . وإنما كان منهم الجنود البحريون ، الذين اضطلعوا فعلا بعبء القتال . أما أمراء البحر والقباطنة ، فكان أساهم رتبة على الأقل من العرب . وكان الجانب المصرى من الأسطول تحت قيادة والى مصر ، عبد الله [المترجم : ابن سعد] بن أبى سرح ، والجانب الشامى تحت لواء أبى الأعور . وربما كان في الجانبين ضباط من القبط ؛ ولكن لا ريب في أن الأساطيل البيزنطية كان يقودها دائماً أمراء بحر من

* هى كوم شقاو أو أشقوه على بعد نحو سبعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربى من طما في صعيد مصر . (المترجم)

اليونان ، كانوا كلهم ممن غادر مصر ؛ فكان يعوق العرب في الواقع
افتقارهم إلى القواد البحريين المجريين . ولكن الخطط التكتيكية في ذلك
العصر هوّت من خطورة هذا النقص ، كما سنرى .

أقلعت من مصر مائتا سفينة ، وأبحر من الشام عدد غير معروف .
ولعل غرض الحملة العربية كان النزول إلى ساحل ليكيا واقتطاع أشجار
السرو لبناء السفن ؛ فالمعروف أن العرب بعثوا بحملة ماثلة إلى فوينكس
عام ٧١٥ لهذا الغرض . واقترب الأسطول البيزنطى ، وكانت عدته
خمسمائة سفينة . وتقول الرواية العربية إن العرب عرضوا القتال على
البر ، ولكن آثر البيزنطيون الحرب في البحر . ومن المحتمل أن هذه
الرواية ، صحت أو لم تصح ، تدل على موقف الفريقين قبل المعركة .
والخطط التكتيكية التى استعملت في الموقعة جعلتها شبيهة بمعركة برية ،
فسفن الفريقين كانت متشابهة والرجال يحاربون بالسهام والسيوف .
وكانت هذه الخطة في القتال توافق المحاربين العرب . وهى تذكرنا
بالخطط التكتيكية الرومانية في معركة « الغرابان » corvi (تجاه ميلاي
Mylae) المترجم : على الساحل الشمالى لصقلية ، عام ٢٦٠ ق . م) .

* دارت هذه الموقعة ضد أسطول قرطاجنة . وقد سميت معركة الغرابان لأن
سفن الرومان التى اشتركت فيها كانت مجهزة بروافع أو « ونشات » cranes
طويلة ذات أطراف معدنية مدببة ، تقذف فوق ظهور السفن المعادية ، فننفرز فيها ==

ولكن لما كانت الموقعة قد دارت في عرض البحر ، فمن الصعب أن نعتقد أن العرب حاصروا الأسطول البيزنطى في مكان ضيق . وإنما يبدو أن هذا كان أسلوب القتال في ذلك العصر ، ففي عام ٥٥١ سارت على نفس هذا المنوال معركة سيننا جليكا *Senna Gallica* بين القوط الشرقيين *Ostrogoths* واليونان . وقد ظفر اليونان عندئذ لأنهم راعوا حسن النظام بينما عجز القوط عن المباشرة بين سفنهم على أساس سليم . ومن الجلى أن الملاحين القبط وققوا في أداء دورهم في موقعة ذات الصواري ، وأعانوا العرب على انتزاع النصر بسيوفهم . وقد أريق دم كثير من كلا الفريقين ونزل العرب إلى ليكيا بعد المعركة . وهكذا تحقق النصر بجهود الملاحين القبط وسيوف العرب معا ، مع أدنى نصيب من القيادة البحرية . وربما كان الحظ مواتيا للعرب ؛ فهو عادة يحالف من كان أقوى عزما وتصميا (٥٥) .

== لأطراف المدينة ، فلا تستطيع السفن حراكا ، فيتقضى عليها الملاحون الجنود . وقد شبهت هذه الرواق بالقراب لأنها كمنقار القراب في الشكل . انظر *The Cambridge Ancient History* ، الجزء السابع (كبرديج ، ١٩٢٨) ، ص ٦٧٨ — ٦٧٩ . (المترجم)

* ميناء سينيجاليا *Senigallia* الآن ، على ساحل إيطاليا المشرق . (المترجم)
(٥٥) الطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٨٦٥ — ٢٨٧٠ ؛ والبلاذرى ، ص ١١٧ — ١١٨ ؛ وابن عبد الحكم ، فتوح مصر ، ط تشارلز توري
C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) ، ص ١٨٩ — ١٩١ ؛ ونيومانيس ==

وما كان اتخاذ العرب من الإسكندرية قاعدة بحرية لينقذها من
الاضمحلال السريع . ولقد رأيناها في مجدها القديم مركز التجارة بين
عالم البحر المتوسط والشرق . وعلى الرغم من أن التجارة مع الشرق
كانت هزيلة منذ عهد طويل ، ظلت الإسكندرية سوقا كبيرة وميناء

- Chronographia : Theophanes = ٦١٤٦ بالتقويم اليهودي (٦٥٥ م) .
و The Aphrodito ، المجلد الرابع ، Greek Papyri in the British Museum
Papyri ، ط ه . ا . بل H.I. Bell (لندن ، ١٩١٠) ، المقدمة ،
ص XVIII و XXXV - XXXII والأرقام ١٣٤٩ و ١٣٥٣ و ١٣٧٤
و ١٤٣٤ و ١٤٤٩ و ١٤٣٥ . وساويرس بن المقفع : History of the Pat-
riarchs of the Egyptian Church (تاريخ حياة البطارقة) ، الجزء الثاني ،
القسم الأول ، نشره وترجمه يسى عبد المسيح و . ا . ه . بورمستر
O.H.E. Burmester ، جزءان (القاهرة ، ١٩٤٣) ، الورقتان ١١٥
و ١٢٤ ب . وكايتاني ، المجلد الثامن ، ٣٤٤ هـ ، الأقسام ١٨ - ٣٩ . وانظر عن
سينا جليكا ، بروكويوس في كتابه Gothic Wars ، الكتاب الرابع ، الفصل
٢٤ ؛ ويورى : Later Roman Empire ، الجزء الثاني ، ص ٢٥٨ - ٢٦٠ .
وانظر عن فوينكس عام ٧١٥ Cambridge Mediaeval History ، الجزء
الثاني (كمبردج ، ١٩١٣) ، ص ٤١٥ ، بقلم ا . و . بروكس E.W. Brooks .
وانظر عن سفن البزنطيين الحربية و . ل . روجرز W.L. Rodgers :
Naval Warfare under Oars, 14th - 16th Centuries (أنابوليس
Annapolis ، ١٩٣٩) ؛ وتور C. Torr : Ancient Ships (كمبردج ،
١٨٩٤) ؛ و . ه . دولي R.H. Dolley في بحثه The warships of
the Later Roman Empire ، مجلة Journal of Roman Studies ،
المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، ص ٤٧ - ٥٣ والصورة الخامسة .

عظيما ، تصدر عنه خاصة سفن الجبوب التي كانت تمد القسطنطينية كما كانت تزود روما من قبل . وكان أول ما عمله السادة الجدد أن حولوا قمح مصر لإطعام أهل المدينة الجياع . فظل هذا القمح عاما أو عامين ينقل عبر الصحراء إلى سيناء وغرب الجزيرة العربية . ولكن بادر عمرو على عجل ، حتى قبل إخضاع مصر كلها ، إلى فتح قناة تراجان من جديد مستخدما السخرة في ذلك (٦٤١ — ٦٤٢) . وشحن أول ما شحن عشرين سفينة قحاً عند أرصفة ميناء بابليون ، سارت في قناة القانزم ، ثم في البحر الأحمر قاصدة إلى الجار ، ميناء المدينة (قبل ٦٤٤) . وظلت القناة مفتوحة بعد ذلك ، وإن لم يمكن استعمالها إلا وقت الفيضان لما طرأ على ذلك الجزء من مصر خلال العصور من ارتفاع بطيء في مستوى الأرض . وظلت الإمدادات ترسل عاماً بعد عام قروناً عدة . وإن كانت تنقطع حيناً بعد حين . ومن المحتمل أنها لم تلبث حتى أخذت تفرغ في جدة ، ميناء مكة الجديد . وكان سكان مكة نفسها قد ازدادوا عندئذ زيادة كبيرة استتبعها مطالب الحج ، فلم تلبث جدة أن أصبحت أكثر موانئ البحر الأحمر حركة ونشاطا .

واقترح عمرو أيضاً شق فرع للقناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط شمالا ، كقناة السويس الآن ، ولكن لم يأذن له عمر خوفاً من أن تعبر أساطيل الروم إلى البحر الأحمر وتعرض طريق الحجيج .

ويجب أن نذكر أن العرب في السنوات الأخيرة من خلافة عمر لم يكن قد استتب لهم الأمر بعد في مصر . وكان من المنتظر أن نجد الأمن ميسوط الجناح على البحر الأحمر ؛ ولهذا نعجب حين تذكر القلزم في أوراق بردى أفروديتو على أنها قاعدة بحرية (حوالى ٧١٠) . فإما أن العرب على الساحل الغربى للجزيرة العربية استأنفوا عاداتهم القديمة قدم الزمان ، وإما أن قبائل النوبة التى لم تخضع بعد كانت تهاجم سفن المسلمين . وتذكر بابلليون أيضاً على أنها قاعدة بحرية ؛ وكانت أحواضها فى الداخل بئامن من الفارات ، وكانت تستطيع إنفاذ الأساطيل إما إلى الإسكندرية وإما إلى القلزم . وإلى جوار بابلليون ، أخذت القسطنطينية تصبح المركز الجديد للسكان فى مصر . ولم يكن يقيم فى الإسكندرية عام ٨٦٠ سوى مائة ألف ، وإن بلغ سكانها إبان ازدهارها نحو ستمائة ألف ؛ وفى المكان الذى كانت تقوم فيه من قبل كنيسة القديس مرقس أصبح يُرى عندئذ دير خارج أسوار المدينة . وكانت يد الخراب قد امتدت إلى الفاروس Pharos (المنار) العجيب ، وعزَّ العالمون بطريق إصلاحه^(٥٦) .

(٥٦) ابن عبد الحكم ، ص ٢٢ — ٢٤ (المترجم : الصواب ١٦٢ — ١٦٤) ؛ والبلاذرى ، ص ٢١٦ ؛ والطبرى ، القسم الأول ، الجزء الخامس ، ص ٢٥٧٦ — ٢٥٧٧ ؛ والمقدسى (المكتبة الجغرافية العربية ، المجلد الثالث [المترجم : انظر العنوان كاملاً فى هامش ٦٤]) ، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٠٤ و ١٩٣ ؛ وكان الحجاز فى القرن العاشر لا يزال يعول على مصر فى زاده من القمح . وكايتانى ، =

تجارة الفرس والعرب البحرية مع الشرق الأقصى

كان المحيط الهندي على عكس البحر المتوسط بحر أمن وسلام . فقد كانت شطئانه الغربية تحت سيطرة المساهين ، وكان أقرب الأعداء قراصنة الشمال الغربي من الهند . ولهذا نجد في هذا العصر توسعاً تجارياً عظيماً في هذا المحيط .

وقد رأينا (في ملحق الفصل الأول) أن ثمة بعض الأدلة الضعيفة على أن الفرس كانوا يقومون برحلات تجارية إلى الصين في عصر الساسانيين . وعلينا أن نبين الآن كيف أن عصر الخلفاء الأمويين كان يشهد فيما يحتمل مثل هذه الرحلات ، وكيف أن العرب ورثوا هذه التجارة فازدهرت بها معيشتهم رغم انقطاعها بين الحين والحين . وكان هذا الطريق البحري ، الممتد من الخليج الفارسي إلى كانتون ، أطول

= المجلد الرابع، ٢١ هـ، الأقسام ١٣٦ — ١٤٠. و. Greek Papyri in B. M. ، الجزء الرابع ، المقدمة ، الصفحات السابق ذكرها (المترجم : في هامش ٥٥) ، كذلك الرقمان ١٣٤٦ و ١٤٦٥ ؛ وقارن بذلك الجزء الثالث ، الرقم ١١٦٢ . وبتر ، ص ٣٤٥ — ٣٤٨ و ٣٧٢ و ٣٨٩ — ٣٩٨ (الفاروس) . وب . كاله ، P. Kahle في بحثه Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria ، مجلة Der Islam ، المجلد ١٢ ، سنة ١٩٢٢ . وانظر عن القناة بوزنر ، البحث السابق ذكره (المترجم : في الهامش السابع) ، وهو مجلة Chronique d'Egypte (عام ١٩٣٨) .

طريق استعملة الإنسان على نحو منتظم قبل التوسع الأوربي في القرن السادس عشر ، فساوكة عمل جليل جدير بال العناية والاهتمام . ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية بين الخليج الفارسي والصين في هذه الفترة من التاريخ إلى قيام إمبراطوريتين عظيمتين معا على طرفي الطريق . فقد اتحد العالم الإسلامي كله من أسبانيا إلى السند أيام الخلفاء الأمويين (٦٦٠ — ٧٤٩ م) ، ثم أكثر من قرن (٧٥٠ — ٨٧٠) في ظل العباسيين عدا أسبانيا وشمال إفريقية . وفي الصين ملكت أسرة تانج T'ang (٦١٨ — ٩٠٧) على إمبراطورية متحدة حتى آخر أيامها ؛ ونعم جنوب الصين قرنين ونصف قرن (٦١٨ — ٨٦٨) بسلام لم يكدر يعكر صفوه شيء .

ونحن نستمدُّ معلوماتنا عن الرحلات الفارسية الأولى من المصادر الصينية ، التي تشير إلى سفن الـ « بُو — س » . والرأى (وإن لم يخلص من الريبة والشك) هو أن هؤلاء الناس فرس ، أي زرادشتيون يتكلمون الفارسية — فمن الطبيعي أن يُعدَّ المسلمون الذين ينحدرون من أصل إيراني ويتكلمون العربية من الـ « تا — شى » Ta-shih ، أي العرب^(٥٧) وقد ظل الزرادشتيون ، الذين يسميهم العرب المجوس ، كثرة

(٥٧) انظر عن معنى الـ « بُو — س » حسن : Persian Navigation

ص ٩٧ وما بعدها ؛ وب . لوفر B. Laufer : Sino-Iranica (شيكاغو ، —

السكان في إيران بعد الفتح الإسلامي زمننا طويلا ، كما كان شأن المسيحيين في مصر وغيرها . وكان العرب الفاتحون يميلون إلى أن يتركوا لهم الملاحة ، وهي حرفة لم تكن تسمو في أنظارهم .

ويرجع أول مانعرفه إلى عام ٦٧١ ، عندما ركب الحاج الصيني إي — تشنج I-ching سفينة « فارسية » Po-sse في كانتون ، فأبحرت به جنوبا إلى بهوجا Bhoga (بالمبانج Palembang ؟) في الجنوب الشرقى من سومطرة . وفي عام ٧١٧ أبحر هندي من سيلان إلى بالمبانج في قافلة من ٣٥ سفينة « فارسية » Po-sse ، تحطم أكثرها . وأخيراً وصل الهندي إلى كانتون ، عام ٧٢٠ — ولا نعرف على وجه واضح أكان وصوله في سفينة فارسية أو لا . وثمة رواية صينية عن « الفرس » Po-sse عام ٧٢٧ ، تصف رحلاتهم إلى سيلان والملايو ، ثم تقول : « وهم يبحرون أيضا في سفن كبيرة إلى بلاد هان [الصين] ، قاصدين مباشرة إلى كانتون طلبا للمسوجات الحرير وأمثالها من السلع » .

وكان « للفرس » Po-sse قرية كبيرة جداً في جزيرة هاينان

— ١٩١٩ — . ومما يبعث على الحيرة أن هذا اللفظ كان يطلق أيضا على أهل الملايو ؛ ولكنني أساير حسنا فيما يراه من أن ال « بو — س » ، في جميع الحالات المذكورة هنا ، هم الفرس .

Hainan عام ٧٤٨ ، وقد ورد ذكرهم في هذه السنة نفسها إلى جانب البرهميين وسكان الملايو أصحاباً لسُفُنٍ على النهر عند كانتون (٥٨) .
ويورد كتاب History of the T'ang تحت سنة ٧٥٨ هذه العبارة التي لها دلالتها : « نهب العرب Ta-shih و « الفرس » Po-sse مدينة كوانج — تشو [كانتون] وأحرقوها معاً ثم عادوا أدراجهم بحراً » .
وربما أعان على هذا العمل الجريء الفظ ضعف قوات الإمبراطورية الصينية في كانتون ، ففي ذلك الوقت كان ابن السماء في شغل شاغل بقمع الثائر التركي الرهيب ، أن لو — شان An Lu-shan ، في شمال الصين .

(٥٨) I-ching's Travels ، الجزء الثاني ، ص ١٥ ، ترجمه إلى الإنجليزية ج . تاكاكوسو في كتابه : A Record of the Buddhist Religion : (أكسفورد ، ١٨٩٦) ، ص XXVIII . ويوان — تشاو Cheng-yuen : Yuan-chao ، الكتاب ٢٨ ، القسم pt. السادس ، الفصل ١٤ ، ص ٧٧ — ٧٨ ، ترجمه إلى الفرنسية س . ليفي S. Lévi في Journal Asiatique (مايو — يونيو ١٩٠٠) ، ص ٤١٨ ؛ وهوى — تشاو Hwi-Chao ، نشر النص وترجمه إلى الإنجليزية ف . هرت في مجلة Journal of the American Oriental Society ، المجلد ٣٣ (١٩١٣) ، ص ٢٠٥ (المنقول عنها) . وكن تشن Kien Chen : انظر ح . تاكاكوسو في First Congress of Far Eastern Studies (هانوى ، ١٩٠٣) ، ص ٥٨ ، وه . يول : Cathay and the Way Thither ، الطبعة المنقحة (لندن ، ١٩١٥) ، الجزء الأول ، ص ١٠٠ . وانظر خلاصة يوميات أوردها تاكاكوسو ، ونفاها حسن ، ص ١٠١ — ١٠٢ ، ولوفر ص ٤٦٩ — ٤٧٠ .

غير أن نهب كانتون يثبت أنه كانت فيها عندئذ جموع كبيرة من هؤلاء التجار الأجانب . وهذه آخر مرة يرد فيها ذكر « الفرس » Po-sse في الحوليات annals الصينية . وفي الوقت نفسه يرد ذكر العرب Ta-shih إلى جانبهم جالية أجنبية^(٥٩) .

ولا تنبئنا المصادر العربية كثيرا عن الزمن الذي جاء فيه العرب إلى الصين أول مرة أو الطريقة التي جاءوا بها . وقد أتيح للعرب بفتح السند على يدى الحجاج بعد عام ٧١٠ بقليل ميناء الديبل والمنصورة الهامان ، فاقتربوا بذلك خطوة من الشرق الأقصى . وقبل زوال الخلافة الأموية (٧٤٩) ، فرّ بعض الشيعة من الاضطهاد في خراسان ، وأقاموا في جزيرة بأحد الأنهار الكبيرة في الصين ، تجاه أحد الموانئ . هكذا تقول الرواية التي حفظها لنا المروزي (حوالى ١١٢٠) ، وهو يصف الجالية بأنها كانت لا تزال قائمة في عصر متأخر ، وأنها كانت تشتغل بالوساطة في التجارة بين أهل الصين والأجانب . وتسجل لنا أيضا

(٥٩) Old History of the Tang ، الفصل ٢٥٨ ب (المنقول عنه) ، الترجمة الإنجليزية في كتاب حسن ، ص ٩٩ .

* ربما كانت المنصورة في موضع حيدرabad على نهر السند الآن . انظر ه . م . إليوت The History of India : H. M. Elliot ، الجزء الأول (لندن ، ١٨٦٧) ، ص ٣٦٩ — ٣٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة « المنصورة » . (المترجم)

الكتابات الإباضية المتأخرة نقلا عن مصادر وثيقة رحلة تاجر إباضى إلى الصين حوالى منتصف القرن الثامن ، وكان يدعى أبا عبيدة ، ويرجع أصله إلى عُمان ، وقد اشترى فى الصين بعض خشب الهند^(٦٠).

وكان تولى العباسيين الخلافة قوة جديدة دفعت إلى الأمام التجارة البحرية الواردة إلى الخليج الفارسى والصادرة عنه ، وذلك لانتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد . ويقول اليعقوبى ، الجغرافى العربى ، إن المنصور كان عالما بالميزات الاقتصادية التى ينطوى عليها مكان بغداد ، ويضع على لسانه هذا القول : « وإلا فجزيرة بين دجلة والفرات ... مَشْرَعَةٌ* للدنيا . كل ما يأتى فى دجلة من واسط والبصرة والأبلة والأهواز وفارس وعُمان واليمامة والبحرين وما يتصل بذلك فإليها تُرَقَّى

(٦٠) انظر عن السند البلاذرى ، ص ٤٣٥ — ٤٣٦ و ٤٤٤ — ٤٤٦ ؛ والسعودى ، كتاب التنبيه والإشراف (المترجم : انظر عنه هامش ٦٤) ، ص ٥٥ ؛ والطبرى ، القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠ و ٤٦٠ — ٤٦١ و ٤٧٦ — ٤٧٧ . وانظر عن لاجئى الشيعة فى الصين المروزى ، ط مينورسكى (المترجم : انظر العنوان كاملا فى هامش ٦٤) ، الفصل الثامن ، القسم ١٦ . وانظر عن التاجر الإباضى ت . لويكى T. Lewici فى بحثه Rocznik ، Les premiers commerçants arabes en Chine ، مجلة Orientalistyczny ، المجلد ١١ (١٩٣٥) ، ص ١٧٣ — ١٨٦ . وانظر أيضاً ج . كوابارا J. Kwabara ، فى بحثه On Pu Shou-kêng ، فى Memoirs of the Research Department of the Tokyo Bunko ، العدد الثانى (١٩٢٨) ، ١ — ٧٩ .

* أو مَشْرَعَةٌ ، مورد الشارحة . (المترجم)

وبها تُرسى . وكذلك ما يأتى من الموصل وديار ربعة وآذربيجان وأرمينية مما يُحمَل في السفن في دجلة ، وما يأتى من ديار مضر والرقّة والشّام وانغور ومصر والمغرب مما يحمل في السفن في الفرات فيها يَحْتَضُّ وينزل ، ومَدْرَجَة أهل الجبل * وأصهبان وكُور خراسان * .

وكانت تربط الفرات بدجلة عدة قنوات صالحة للملاحة ، منها نهر عيسى وكان ينتهى إلى بغداد . وكانت العاصمة الجديدة في وسط السهول الخصبة التي كانت تزدان بها أرض الجزيرة ، وكانت أوفر حظاً بمياه الرى وأكثر ازدحاماً بالسكان منها اليوم . وقد علا شأن بغداد سريعاً ، فأضحت بابل جديدة ، وصارت مركزاً فسيحاً يحفل بالناس والمسال والترف ؛ وهكذا أصبحت المدينة التجارية الأولى في الشرق الأوسط . وكان هذا من شأنه تنشيط التجارة من موانئ الخليج الفارسي إلى الشرق الأقصى . وكانت الأبلّة وسيراف * أهم موانئ السفن البحرية ،

* المدرجة والمدرج السالك . (المترجم)

** كتبها المؤلف « الجبال » Al-Jibāl ، وإقليم الجبل أو الجبال هو ميسندنا Media قديماً ، أى الجزء الشمالى الغربى من إيران (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « جبال ») . (المترجم)

*** جمع كُورة وهى المدينة والصقع . وقد ترجمها المؤلف على أنها اسم علم فقال : Kūr and Khurāsān ، فعطفها على خراسان دون حرف عطف مع أنها مضافة إليها . (المترجم)

*** يرى نالينو Nallino (كما يقول فران ، المرجع المذكور في هامش ==

ولسكن السفن النهرية كانت تستطیع نقل السلع إلى بغداد . فكانت الحال كقول المنصور ، فيما يرويه الطبرى ، « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شيء ، يأتينا فيها كل مافى البحر » (٦١) .

وقد شجّع الخلفاء العباسيون أيضاً امتزاج رعاياهم العرب والفرس بعضهم ببعض فى وحدة إسلامية لسانها العربية . ولهذا نرى فى القرن التاسع أن الوثائق العربية الخاصة بالتجارة البحرية مع الشرق الأقصى تذكر المسلمين والعرب أكثر مما تذكر الفرس إلى حد بعيد . ولا بد أن هذا التغير تم شيئاً فشيئاً . وقد كان ثمة دائماً بطبيعة الحال عرب من سكان الجزيرة العربية Arabians يبحرون ، كما رأينا ، من موانئ الخليج الفارسى ؛ ولكن زاد الآن المتكلمون بالعربية Arabs زيادة كبيرة باعتماد الإيرانيين الإسلام واصطنائهم اللغة العربية فى أغراض الدين والأدب والأعمال الرسمية والتجارة على الأقل . ولكن ترك الفرس آثاراً عدة فى الحياة البحرية لتلك العصور . وفى اللغة البحرية

== ٦٢ ، ص ٢٥٧ ، بقية هامش ٣ من ص ٢٥٦) أنها كانت فى موضع قرية الطاهرة الآن . (المترجم)

(٦١) البقوى ، كتاب البلدان ، ص ٢٣٧ (المترجم : — ٢٣٨) (المنقول عنها) و ٢٥٠ ؛ والطبرى (المترجم : القسم الثالث) ، الجزء الأول ، ص ٢٧٢ (المنقول عنها) . وانظر عن أرض الجزيرة ج . فى سترايج The Lands of the Eastern Caliphate: G. le Strange (كبردج ، ١٩٠٥) .

التي كان يستعملها العرب في القرون الوسطى عدة كلمات من أصل فارسي ، مثل :

البَلَنْج : الحجرة في السفينة . (المترجم : من بلنك)*

البندر : الميناء** ؛ وهو يرد في عدة أسماء استعملها العرب ، مثل
ر البندر في شرق إفريقية بعد خط الاستواء ؛ وبندر السكيران ، وبندر
نوس ، وبندر ريسوت وغيرها على سواحل الجزيرة العربية . وإن نظرة
في فهرس أطلس حديث تكفي للدلالة على كثرة البندر التي لا تزال
قائمة حتى اليوم في مختلف سواحل المحيط الهندي .

الدُّفتر : صحف تتضمن إرشادات في الملاحة .

الدونيج : زورق السفينة*** . (المترجم : من دوني)

الدَّيْدَبان : الرقيب والطليعة**** .

* انظر القاموس في كتاب بزرك (المذكور في هامش ٦٥) ، ص ١٩٤ ب .
(المترجم)

** في القاموس المحيط للفيروزابادي البندر المرسى والمكَلَّاء . (المترجم)

*** الجمع دوانيج . انظر القاموس في كتاب بزرك (ص ١٩٦ ب) ؛
و Bibliotheca Geographorum Arabicorum ، المجلد الرابع ، المعجم

Glossarium ، ص ٢٤٠ ؛ وعلى محمد فهدى : Muslim Sea-Power in
the Eastern Mediterranean from Seventh to the Tenth

Century A. D. (لندن ، ١٩٥٠) ، ص ١٥٧ — ١٥٨ . (المترجم)

**** وكذلك الدَّيْدَب كما في القاموس المحيط . (المترجم)

الحَنّ : النقطة في البوصلة ؛ وكذلك بعض أسماء هذه النقط .
 النَاخِذَةُ أو النَاخِذَةُ ، وجمعه النَوَاخِذَةُ أو النَوَاخِذَةُ : رب السفينة ،
 من نَاوْ خُدا في الفارسية . (المترجم : ناو « سفينة » وخدا
 « سيّد »)

الرَّهْمَانِي : دفتر إرشادات الملاحة ، من راهنما في الفارسية .
 (المترجم : أى كتاب « نامہ » الطريق « راه »)
 السَّنْبُوق : نوع من السفن الشراعية ** .

ونجد أن أسماء كثير من ربانة السفن الذين يذكرهم بزرك في
 كتاب عجائب الهند (انظر ص ٢٠٤ فيما بعد) فارسية — ولا غرابة
 في هذا ، فقد كان إيرانياً جمع كثيراً من قصصه من ربانة ميناء سيراف
 في إيران . بل إن الصينيين كانوا يسمون العرب تا — شي ، وهي

* في القاموس المحيط النواخذة ملاك سفن البحر أو وكلاؤهم معربة
 الواحدة ناخذة . وانظر المعجم في كتاب بزرك ، ص ٢٠٣ ب تحت مادة
 « نخذ » . وانظر متر (المرجع المذكور في هامش ٦٧ ؛ الترجمة العربية للدكتور
 محمد عبد الهادي أبو ريذة ، الطبعة الثانية (القاهرة ، ١٩٤٨) ، ص ٣٢٢ وهامش
 ٧ فيها ، ولكن صحح ناشدا إلى ناخذة) . (المترجم)

** بزرك ، ص ١٩٠ ، س ٣ . وفي القاموس المحيط السنبوق كعصفور
 زورق صغير . وانظر على محمد فهمي ، المرجع المذكور ، ص ١٥٣ — ١٥٤ .
 (المترجم)

من تا — زك في الفارسية أي «رجل من قبيلة طيء» * (٦٢) .
ولم يؤد تأسيس بغداد مباشرة إلى أية زيادة في التجارة مع الصين .
فقد استغرق بناء المدينة وتحويلها إلى مركز تجارى سنين عدة . وأدى
نهب كانتون على الطرف الآخر من الطريق إلى تحريمها على التجار
الأجانب زمناً طويلاً ؛ وفي خلال هذه الفترة كان خليج تنج كنج
Tong King نهاية المطاف للسفن الأجنبية . ويقول مصدر صيني إن
كانتون فتحت للتجار من جديد عام ٧٩٢ . وفيما بعد هذا لا نجد
إلا أدلة قليلة على الاتصال . فقد روى أن تاجراً إلباضياً آخر ، هو التضر
ابن ميمون البصرى ، زار الصين . وتحوى الحوليات الصينية نبذة
تبعث على الاهتمام كتبها كيا تان Kia Tan قرب نهاية القرن الثامن ،
يصف فيها الطريق من كانتون إلى بغداد ؛ ولكنه لا يذكر شيئاً عن
جنسية السفن التي كانت تسلك هذا الطريق . ولعله يجب علينا أن ننسب
إلى هذه الفترة أيضاً ما يورده برك من قصة ربان مشهور اسمه عميرة ،

* يقول م . هرتمان M. Hartmann في مقال China بدائرة المعارف
الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤٠) إن تا — شى هي
من تاجك في الپهلوية = نازى في الفارسية الحديثة ، وإن الصيغة الفارسية مأخوذة
من tayyâyê « عرب طيء » في الآرامية . (المترجم)

(٦٢) ج . فران في بحثه L'élément persan dans les textes
nautiques arabes ، مجلة Journal Asiatique ، المجلد ٢٠٤ (أبريل
— يونيو ١٩٢٤) ، ص ١٩٣ — ٢٥٧ .

كان أول من قام برحلات منتظمة إلى الصين . وفي عام ٨٢٥ أرسلت قوة بحرية كبيرة من البصرة لتأديب قراصنة جزيرة البحرين ، الذين كانوا يغيرون على السفن القادمة من إيران والهند والصين . (٦٣)

ومما لا ريب فيه أنه كانت في منتصف القرن التاسع ملاحاة مباشرة إلى الصين ، ولدينا وصفان مستقلان للطريق في ذلك الوقت ، كتب أحدهما ابن خرداذبه والآخر صاحب أخبار الصين والهند . والمصادر العربية منذ ذلك التاريخ أغنى مادة ، ويحسن بنا الحديث عنها قبل أن نستأنف سرد قصة الملاحاة . ونحن نستطيع أن نقسم أصحاب هذه المصادر قسمين : جغرافيين وكتاب رحلات ، وهو تقسيم عام فيه بعض التعسف .

ونحن نعتنى بالجغرافيين أولئك الذين وصفوا بلاد المسلمين وما وراءها

(٦٣) انظر عن كاتون وتشع كنج ب . بليو P. Pelliot في بحثه : Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle ، المجلد الرابع ، Bulletin de l'École Française de l'Extrême-Orient (١٩٠٤) ، ص ١٣١ - ٤١٣ . ولويكي ، المرجع المذكور . وكانان ، في New History of the T'ang ، الفصل ٤٣ ب ، ترجمه إلى الإنجليزية ف . هرت و و . رو كهيل في كتابها Chau Ju-Kua (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) . وبزرک ، ص ٨٥ وما بعدها ، وقد ترجمناها في ملحق الفصل الثالث . وتاريخ ابن العبري ، نشره وترجمه إلى الإنجليزية ١٠١ . و . بدج E. A. W. Budge (أ كسفورد ، ١٩٣٢ ، جزءان) ، ص ١٤٢ - ١٤٣ .

وصفاً منسقاً منظماً . وتنطوى أوصافهم هذه على معلومات قيمة عن
موانئ المحيط الهندي وسواحلها . فيصف لنا ابن خرداذبه ، في كتابه
المسالك والممالك الذي وضعه حوالى عام ٨٥٠ ، مراحل الطريق من
الخليج الفارسى إلى الهند . ويمكن أن نعد كتاب مروج الذهب ومعادن
الجواهر (حوالى ٩٤٧) للسعودى بين كتب الجغرافيا ، وإن اشتمل على
أشياء أخرى كثيرة ، ويُرْهِى صاحبه زهواً واضحاً بما يبديه من اهتمام
بالبحر والملاحين ولغتهم . وهو يعدنا بكثير من المعلومات الجغرافية
وغيرها ، اعتمد فى بعضها على مصادر متقدمة بقيت أو اندثرت ، وفى
بعضها الآخر على ما خبره بنفسه ، إذ كان قد زار الهند وشرق
إفريقية . وكتاب التنبيه والإشراف (حوالى ٩٥٥) ، وهو له أيضاً ،
أقل اتصالاً بموضوعنا . وقد كتب المقدسى كتابه عام ٩٨٥ — ٩٨٦ ،
وهو يقص فيه ما شاهده خلال طوافه بسواحل الجزيرة العربية . وفيما
بين أزمان هؤلاء الجغرافيين الثلاثة آخرون يعدوننا بمعلومات عن
الأماكن والمواضع وتفاصيل أخرى حتى تكتمل الصورة ، وهم اليعقوبى
(وقد كتب فى ٨٩١ — ٨٩٢) ، وابن الفقيه ، وابن رسته (وقد كتب
كلاهما حوالى ٩٠٣) ، والإصطخرى (حوالى ٩٥٠) ، وابن حوقل
(بعده بقليل) . وكتب هؤلاء جميعاً من نعط واحد ، وكل منها ينقل
عن الآخر دون تفيد . وأخيراً نجد الرُّوزِى ، وقد حفظ لنا فى كتاب

يرجع إلى حوالى ١١٢٠ بعض التفاصيل الهامة عن العصور المتقدمة (٦٤).
أما كُتّاب الرحلات فليسوا أقل شأنا . ففي عام ٨٥١ أصدر كاتب
مجهول مجموعة من الأخبار رواها التجار عن الطريق البحرى من سيراف
إلى كانتون ، وعن عادات أهل الصين والهند . هذا الكتاب ، « أخبار
الصين والهند » ، ينسب عامة إلى تاجر يدعى سليمان ورد ذكره في

(٦٤) نشر م . ي . دى جويه فى مجموعة « المكتبة الجغرافية العربية »
(ليدن ، ١٨٧٩ [المترجم : صحنه ١٨٧٠] وما يليها) الكتب الأساسية
للجغرافيين العرب ، على النحو التالى : (١) الإصطخرى ، كتاب مسالك الممالك .
(٢) ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض ، الطبعة الثانية ، نشرها ي . هـ . كرامرز
J. H. Kramers . (٣) المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم ، الطبعة
الثانية ، نشرها م . ي . دى جويه (١٩٠٦) . (٤) كشاف وقاموس للأجزاء
١ — ٣ . (٥) ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان . (٦) ابن خرداذبه ،
كتاب المسالك والممالك . وقدامة ، كتاب الحراج . (٧) ابن رسته ، كتاب
الأعلان النفيسة . واليعقوبى ، كتاب البلدان . (٨) المسعودى ، كتاب التنبيه
والإشراف . وكشاف وقاموس للجزئين السابع والثامن .

كذلك المسعودى ، سروج الذهب ومعادن الجوهر ، نشره وترجه إلى الفرنسية
ب . دى مينارد C. B. de Meynard وب . دى كورتى P. de Courteille
(باريس ، ١٨٦١ — ١٨٧٧) ، تسعة أجزاء ؛ و Sharaf al-Zaman
Tahir Marvazi on China, the Turks and India ، نشره ف . مينورسكى
V. Minorsky (لندن ، ١٩٤٢) ؛ وياقوت ، كتاب معجم البلدان ، ط ف .
فستنفلد F. Wüstenfeld (ليزر ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء . وينعكس اهتمام
المسعودى بالبحر فى سروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٨٢ — ٢٨٣ — ٣٣١ —
٣٣٢ و ٣٤٠ و ٣٤٣ و ٣٤٥ ؛ واهتمام المقدسى به فى ص ١٠ و ١٥ .

الكتاب ، ولكن لا تستند هذه النسبة إلى أدلة قوية كما أوضح الأستاذ سوفاجيه Sauvaget منذ عهد قريب . وحوالى ٩١٦ ، علق رجل من سيراف ، هو أبو زيد الحسن بن اليزيد ، على « الأخبار » ، وأضاف إليها معلومات استقها من أحاديثه مع التجار ورجال البحر في سيراف . وهناك كتاب آخر له أهمية فريدة ، هو « كتاب عجائب الهند » ، وقد كتب أكثره بعد منتصف القرن العاشر بقليل ، ولكن زيدت عليه إضافات قليلة في عصر متأخر . وهو ينسب عادة إلى رجل فارسي ، هو بزرك بن شهریار ، من مدينة رام هرمز ، وسأشير إليه فيما بعد باسم « بزرك » على سبيل الاختصار . وقد كان المؤلف نفسه ، مهما يكن اسمه الحقيقي ، رباناً من ربانة البحر ، جمع القصص من أفواه غيره من الربانة والتجار في سيراف والبصرة وعمان : قصصاً عن الهند والشرق الأقصى وشرق إفريقية ، وقصصاً عن البحر قبل كل شيء . وفي خضم العجائب والقصص الطويلة تبدو التفاصيل العادية متسمة بالصدق ، وفي الكتاب نظرات دقيقة إلى حياة البحر في ذلك العصر . ويمتاز الكاتب ببراعة القصة ، ويمكن أن يُعدّ كتابه مقدمة قيمة لقصص السندباد في ألف ليلة وليلة . وقد أوردنا في ملحق الفصل الثالث ترجمة لثلاث من قصص بزرك (٦٥) .

ويمكننا استناداً إلى أوصاف ابن خرداذبه وكاتب أخبار الصين والهند وآخرين متأخرين عنهما بعض الشيء تكوين صورة عن الطريق الذي كان يسلكه القاصدون إلى الصين في منتصف القرن التاسع .
فالبصرة والأبلة وسيراف كانت منتهى مطاف السفن القادمة من الصين . وكانت البصرة القديمة على قناتها هي مانشستر الجزء الجنوبي من أرض الجزيرة ، ولكن كانت الأبلة منها بمثابة ليفربول . فعلى الرغم من أن البصرة كانت مركزاً تجارياً كبيراً ، يبدو أن السفن البحرية الكبيرة لم تكن تستطيع بلوغها ، فكانت ترسو في الأبلة . وكانت

== نشره وترجمه إلى الفرنسية ح . سوجيه J. Sauvaget (باريس ، ١٩٤٨) ،
مع مقدمة وملاحظات ؛ وهو يغني عن جميع الطبعات السابقة . وما أضافه أبو زيد
السيرافي إلى الأخبار ، نشره دي فولانجلي de Feu Langelès ، مع ترجمة
فرنسية ومقدمة بقلم ج . ت . رينو J. T. Reinand في كتابه
voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la
Le livre des Chine, etc. (باريس ، ١٨٤٥) . وبزرک ، كتاب عجائب الهند أو
merveilles de l'Inde . انمره ب . فن دير ليت P. van der Lith مع
ترجمة فرنسية بقلم ل . م . دفيك L. M. Devic (ليدن ، ١٨٨٣-١٨٨٦) .
وترجع معظم قصص بزرک إلى النصف الأول من القرن العاشر ، ولكن ترجع إحداها
إلى ٣٩٠ هـ ، أي ١٠٠٠ م . وح . فران : Relations de voyages et
textes géographiques arabes, persans et tures relatifs à
l'Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles (باريس ١٩١٣ —
١٩١٤) ، جزءان .

البصرة مدينة جديدة بناها العرب ، ولكن كانت الأبله هي أبولوجوس القديمة التي أعاد تأسيسها كسرى أردشير ، وظلت قائمة حتى العصور الإسلامية . وكانت الأبله عند مصب القناة على دجلة ؛ ولكن كان المدخل إلى القناة مخفوفاً بالخطر لوجود دوامة كبيرة فيه . وكان للأبله أيضاً أحواض سفن . وكانت عند مصب النهر ، الذي كان يجري عندئذ إلى البحر قرب عبّادان ، مضاحل خوّانة كثيراً ما تحطمت عليها السفن . ولإبعاد السفن عن هذه المضاحل ، أقيمت في البحر ثلاث خشبات تستند إليها أبراج حراسة ، وكانت تُوقد عليها شعلات من النار في الليل لتقوم مقام المنارة . وكانت الأبراج تقوم أيضاً مقام محطات الإشارة لترصد قراصنة الخليج الفارسي ، بل قراصنة الهند أيضاً (انظر ص ٢٠٩) (٦٦) .

(٦٦) أخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ في ط سوفاجيه ؛ وابن خرداذبه ، ص ٦٠ — ٦٩ . وانظر في البصرة والأبله لى سترانج : Eastern Caliphate ، ص ٤٣ وما بعدها ؛ واليعقوبي ، كتاب البلدان ، ص ٣١٠ (المترجم : الصواب ٣٢٣) ؛ والإصطخرى ، ص ٨١ ؛ وناصر خسرو ، سفرنامه ، نشره وترجه إلى الفرنسية شيفر C. Schefer (باريس ، ١٨٨١) ، ص ٢٤٣ — ٢٤٤ (المترجم : ص ٩٩ — ١٠٠ من الترجمة العربية ليجي الحشّاب ، القاهرة ١٩٤٥) . وانظر عن الخشبات : كاتان (آخر القرن الثامن) ، في New History of the Tang ، الفصل ٤٣ ب ، ترجمه إلى الإنجليزية ف . هرت و . و . روكهيل في كتابهما Chau Ju-Kua (سانت بطرسبرج ، ١٩١١) ، =

هذه المصائب التي كانت تعترض الملاحة في رأس الخليج الفارسي أسهمت في نمو سيراف ، على ساحل إيران جنوب شیراز . وكانت هذه المدينة على شاطئ حار مجذب ، شأنها شأن عدن ، وكانت تعيش على ما يرد إليها من مؤن عبر البحر ؛ وكان الفضل في وجودها كله لتجارها البحرية ، ولكن بلغت هذه التجارة من الازدهار مبلغاً جعل من سيراف منافساً للبصرة في الغنى والثروة . ويصف الجغرافيون دور الترف التي كان يقيم فيها تجارها وأصحاب سفنها ، وكانت مبنية من طوابق من خشب الساج المستورد من الهند وغيره من الأخشاب المجلوبة من شرق إفريقيا . ويحدثنا صاحب أخبار الصين والهند بأن الشحنات كانت تجلب عامة في سفن صغيرة من البصرة وغيرها من موانئ الخليج الفارسي إلى سيراف حيث تنقل إلى السفن الكبيرة فتُقلَّها إلى الصين . وكانت الصادرات إلى الشرق الأقصى تتكون فيما يحتمل من منسوجات غالية من التيل أو القطن أو الصوف ، ومنها السجاجيد الصغيرة ، ومن المصنوعات المعدنية وخام الحديد وسبائك الذهب أو الفضة^(٦٧) .

== ص ١٣ ؛ والإصطخري ، ص ٣٢ و ٣٣ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٢٩ — ٢٣٠ ؛ والقدس ، ص ١٧ (المترجم : صخته ١٢) ؛ وناصر خسرو ، ص ٢٤٤ — ٢٤٧ (المترجم : ص ١٠٠ من الترجمة العربية) .
* يقول فيها المقدسي (ص ٤٢٧) : وهي باب جهنم من شدة الحر ، والماء يعمل إليها من البعد . (المترجم)
(٦٧) انظر عن سيراف الإصطخري ، ص ٣٤ و ١٢٧ (المترجم : و ١٢٨) ؛

وكان على الملاحين ، وهم هابطون من الخليج الفارسي ، محاذرة قراصنة البحرين وقطر والساحل الإيراني ، والقراصنة الذين كانوا يأوون إلى الشعاب المختلفة في البحر . وكان أمام السفن طريقان إلى الهند . فكانت تستطيع التوقف في صُحار ومسقط ، وهما ميناءان على ساحل عمان يعجبان بالحركة والحياة ، فتزود بقدر طيب من الماء ، ثم تمخر المحيط الهندي مباشرة إلى كُولَمْ مَلِي (كويلون Quilon) في جنوب مالابار . وهذا هو الطريق الذي يصفه كتاب أخبار الصين والهند ؛ وكانت تسلكه بطبيعة الحال السفن التي تقطع الرحلة الطويلة إلى الصين . وكانت السفن تستطيع أيضاً الرحلة على طول السواحل ، مارةً بجزيرة فيس^{٢٤} ،

== والمقدسي ، ص ٤٢٦ — ٤٢٧ ؛ وأخبار الصين والهند ، القسم ١٣ . وانظر عن الصادرات ف . حتى : History of the Arabs (الطبعة الثانية ، لندن ، ١٩٤٠) ، ص ٣٤٥ — ٣٤٩ ، و أ . مِز Die Renaissance des Islams (هيدلبرج ، ١٩٢٢) .

* أو كولم ؛ انظر الكشاف الجغرافي في كتاب بزرك (ص ٢٢٢) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ١٦ و ١٧ : كولم ملي ؛ و ١٩ : كولم) ، وابن الفقيه (ص ١١ و ١٢ : كولو ملي) . ولم أقف على الكتابة « كولام » (الترجمة العربية لكتاب ميز ، ج ٢ ، ص ٣٢٧ ، ص ٧) في المصادر العربية التي قرأتها . وانظر عنها Excursion A من كتاب بزرك (ص ٢٢٨ — ٢٢٩) ، وفران (Relations de voyages etc. ، ج ١ ، ص ٣٨ ، هامش ٥) . وكانت كثيرة الحيسات (بزرك ، ص ١٢٠ — ١٢١) . (المترجم)
** يسميها ابن خرداذبه (ص ٦٢ ، س ٢) « رَيس » (بالسين) . ==

وهرمز القديمة ، وتيز مُكرَّان ، والدَّيْبَل ، والمنصورة أو غيرها من
موانئ السند . وكان يجب بعد السند اتخاذ الحِيطَة من المِيد والكِيرَج

= وفي معجم البلدان لياقوت كيش (بالشين) تعجيم قيس ؛ ولكن الواقع أن قيس
تعريب كيش أو كيس (انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة قيس ، النسخة
الإنجليزية ، المجلد الثاني ، ص ١٦٤٩) . (المترجم)

* أو التيز ، على ساحل بلوخستان في إيران . انظر السكشاف الجغرافي
في كتاب بزرگ (ص ٢١٤ أ ب) ، وانظر أيضاً فران : Relations de :
voyages etc. ، ح ١ ص ٦٧ ، هامش ٥) . (المترجم)

** المِيد والكِيرَج من بلاد السند ، كما يقول ابن خرداذبه (ص ٥٦ س ١١
و ص ٥٧ س ١) ؛ وما أيضاً سكان هذين الإقليمين .

وقد اشتهر المِيد بالقرصنة في البحر . فالمسعودي في كتاب التنبيه والإشراف
(ص ٥٥) يقول : فيه [نهر مهران السند] جنس من السند يقال لهم المِيد ،
وهم خلق عظيم حرب لأهل المنصورة ، ولهم بوارج في البحر ، يقطع على مراكب
المسلمين المجتازة إلى أرض الهند والصين وجمدة والقلم وغيرها كالشواني في بحر
الروم . ويقول عنهم ابن خرداذبه (ص ٦٢ ، س ١٢) : « المِيد لصوص » .
وفي فتوح البلدان للبلاذري (ص ٤٣٥) قصة سفينة كانت تحمل نسوة هدية
للحجاج ، فعرض لها « قوم من مِيد الديبل في بوارج فأخذوا السفينة بما فيها » .
ويذكر البلاذري أيضاً في موضع آخر (ص ٤٤٠) « المِيد الذين يقطعون في
البحر » . ويقول المسعودي في مروج الذهب (ج ١ ص ٣٧٨) : « وفيها [المنصورة]
حروب كثيرة من جنس يقال لهم المِيد ، وهم نوع من السند » .

وفي الطبعة الثانية لابن حوقل (ص ٣٢٣) يسمون المِيد ، مقابل المِيد (وهو
الاسم المعروف) في الطبعة الأولى .

ويشير البلاذري في فصله عن « فتوح السند » لإشارات عديدة إلى حملات
المسلمين على المِيد والكِيرَج .

وغيرهم من القراصنة المعروفين في خليجي كتش Cutch وكثيوار Kathiawar . وكان هؤلاء القراصنة يغيرون في بوارجهم في أرجاء فسيحة من المحيط الهندي ، وكانوا يبالغون أحياناً مصب دجلة والجزء الجنوبي من البحر الأحمر وسواحل سيلان ؛ وكانت سوقطرة من أوكارهم . ولرد عاديتهم كانت السفن التجارية تحمل معها جنوداً بحرين مدربين على رمي النار اليونانية^(٦٨) .

== وقد يكون الميد والمند شعباً واحداً ؛ انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة مند (النسخة الإنجليزية ، المجلد الثاني ، ص ٢٣٦ — ٢٣٧) ؛ و ه . م . إليوت : The History of India ، ج ١ ، ص ٥١٩ — ٥٣١ . ويرى إليوت أيضاً (ص ٣٩١) أن مدينة الكيرج Kiraj ربما كانت في ولاية كتش شرق دلتا السند . وهو يتحدث عن شعب الكيرج Kirks في مكان آخر (ص ٥٠٨ — ٥١٩) ، كما أن Kiraj وال Kirks عالمان على شيئين مختلفين . ويسمى الطبرى (القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠) الكيرج « الكرك » . وهو يروى أن المنصور جهز سنة ١٥٣ هـ جيشاً في البحر لحرب الكرك الذين كانوا قد أغاروا على جدة سنة ١٥١ هـ . (المترجم)

* يقول المقدسي (ص ١٤) : « وجزيره أسقُوطرة كلها صومعة في البحر المظلم ، وهي سد البوارج ، ومنها تخاف المراكب ، ولم تزل في هلع حتى جاوزتها » . (المترجم)

** يقول المقدسي (ص ١٢) : « ولا بد في كل مركب من مقاتلة ونقاطين » . (المترجم)

(٦٨) انظر عن قراصنة الخليج الفارسي ابن خرداذبه ، ص ٦٠ ؛ وابن العبري ، ص ١٤٢ — ١٤٣ ؛ والإصطخري ، ص ٣٣ و ١٤٠ — ١٤١ . وانظر عن ==

وكانت السفن التي تسير على طول السواحل تغادر المياه الإسلامية إذ تغادر السند . ولهذا لا نعلم إلا القليل عن موانئ ساحلي بومباي ومالابار ، عدا الأسماء المجردة التي يصعب تحقيقها . ولكن لا ريب في أن ساحل مالابار كانت له أهمية اقتصادية لدى المسلمين ، فقد كان مصدر خشب الساج الذي كانت تبني به بيوت سيراو وتصنع منه السفن أيضاً . وكانت جزر ملدايف ولكاداف Maldiv and Laccadive Islands أيضاً مورداً لبعض مواد بناء السفن ، تستخرج مما فيها من أشجار جوز الهند (انظر الفصل الثالث ، ص ٢٤٦) .

ومن كולם ملي أو ميناء آخر على ساحل مالابار يسميه ابن خردادبه (المترجم : ص ٦٣ و ٦٤ و ٦٦) بُلين ، كانت السفن تستطيع السير

== الشعاب أخبار الصين والهند ، القسم ١٣ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٤٠ — ٢٤١ ؛ والمقدسي ، ص ١٢ . وانظر عن الطريق الأول إلى الهند أخبار الصين والهند ، القسمين ١٣ و ١٤ ؛ وعن الطريق الثاني ابن خردادبه ، ص ٦١ — ٦٤ . وانظر عن البوارج البلاذري ، ص ٤٣٥ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ، وكتاب التنبيه والإشراف ، ص ٥٥ ؛ والمقدسي ، ص ١٢ و ١٤ ؛ والطبري ، القسم الثالث ، الجزء الأول ، ص ٣٥٩ و ٣٧٠ ، والجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ؛ والبيروني ، الهند ، الترجمة الإنجليزية بقلم أ. ك. زاخاو E. C. Sachau (لندن ، ١٩١٠ ، جزءان) ، ص ١٠٢ . وانظر A History of the Imams and Sayyids of Oman ، نشره ج. ب. ماجر G. P. Badger (لندن ، ١٨٧١ ، منشورات Hakluyt Society ، المجلد ٤٤) ، ص ١٢ — ١٣ .

إلى سيلان ، جزيرة الياقوت Isle of Rubies ، التي يسميها العرب سرنديب* . وكانت السفن الصغيرة تستطيع السير على طول السواحل عابرة مضيق بولك Palk ومعرجة على شواطئ خليج البنغال ؛ وهنا أيضاً لا يزيد وصف ابن خرداذبه على ذكر بعض الأسماء . وكان هناك مسلك ثالث هو الطريق إلى الصين ؛ فبعد أن تؤدي السفن القاصدة إلى الصين رسوماً تبلغ ألف درهم في كولم ملي ، تسير حول الجزء الجنوبي من سيلان وتقصد شرقاً مباشرة إلى جزر نيكوبار Nicobar ، حيث يتزوّد رجالها بالماء ، ويتبادلون السلع مع السكان الذين كانوا يخرجون في المطايل Canoes* . وكانت تقصد بعد ذلك إلى ميناء كله بار** ،

* بسميها بزرک أيضاً (ص ١٧٩) « سہیلان » ، ويسمى (ص ١٢٤) سيلان والجزر التي حولها « بلاد السہال » ؛ وكان أهل سيلان في القرن الرابع يسمون جزيرتهم « سہالا » Sihala . انظر كتاب بزرک ، Excursion C ، ص ٢٦٥ — ٢٧٤ ؛ ودائرة المعارف الإسلامية ، مادة Ceylon ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٨٣٩ ، س ٥ — ٢٢ . (المترجم)

** جمع مطايل ، وهو كثير الورد في كتاب بزرک (القاموس ، ص ٢٠٣ ، المقدمة Préface ، ص XI ، س ٥ — ٨) . (المترجم)

*** في بزرک (انظر الكشف الجغرافي ، ص ١٢٢٢) ، وابن خرداذبه (ص ٦٦ و ٧١) ، وسامان التاجر (طرينو ، ص ٢٢) ، وأبي زيد (ص ٩٩) ، وابن رسته (ص ٨٨) ، والتنبيه والإشراف (ص ٦١) ، وروج الذهب (ج ١ ، ص ٣٠٨ و ٣٣٠ و ٣٤٠) كله (في ياقوت : كلاه) ؛ ومحي وكله بار شيء واحد . انظر بزرک ، Excursion B ، ص ٢٥٨ . (المترجم)

ولعله في ولاية كيدا Kedah بالملايو الآن* ، وقد ازدادت أهميته في القرن العاشر لتغير بعض الظروف . وكانت بعض السفن تبصر منه إلى سومطرة وجاوة ، ولكن ازدادت عندئذ الرحلات إلى الصين عن ذي قبل .

فبعد أن تعبر السفن مضيق ملكا ، الذي كان يعرفه العرب باسمه في لغة الملايو وهو Salâht (« مضيق ») ** ، تعرج على جزيرة

* انظر ما كتبه ناشر كتاب بزرك (Excursion B ، ص ٢٥٥ — ٢٦٤) تأييداً لهذا الرأي الذي نادى به فالكنير Walckenaer من قبل ، واستند فيه إلى أن كله كانت مشهورة كما تقول المصادر العربية القديمة بمعدن « الرصاص القامى » ، وهو القصدير الذي تشتهر به الملايو الآن . ولكن يرى فران (المرجع المذكور في هامش ٦٢ ، ص ٢٥٤ ؛ وفي دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « زابيج » ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٣ ، ص ٢١) أنها Kra في سيام على الساحل الغربى لشبه جزيرة الملايو . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة « كله » ؛ وحزبن : Arabia and the Far East ، ص ١٤٤ ، هامش ٢ . ويذكر المعلم سليمان المهري كيدا في رحلته (المخطوط ٢٥٥٩ بال مكتبة الوطنية بباريس ، الورقة ١٧٠) . ولم تكن كله في موضع سنغافورة اليوم ، كما في الترجمة العربية لكتاب متر (ج ٢ ، ص ٣٢٥ ، ص ١٦ — ١٧) ؛ والواقع أن ما في الأصل هو أن سنغافورة اليوم حلت محل كلمة قديماً من حيث الأهمية التجارية . ويرى مارتن هارتمان (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ٨٤١ و ٨٤٢) أن كلمة في مروج الذهب للمسعودي (الجزء الأول ، ص ٣٠٨ ، السطر الأول) ليست كله بار في ملكا Malacca ولكن ميناء جال Galle في الطرف الجنوبي لسيلان . (المترجم) ** يسميه ابن الفقيه (ص ٩ و ١٠ و ١٦) وابن خرداذبه (ص ٦٦) =

تيومان Tiuman . ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية ، فتتمر بموانئ في الصنف ، وهي مملكة تشامبا Champa* في السهل الساحلي الشرقي ، ثم بجزيرة تجاه الساحل تعرف باسم صنف فولاو (وهو محرف في النصوص التي لدينا إلى « صندر فولات »)*** . ومن هناك كان للسفن أن تسير على طول ساحل خليج تنج كنج إلى هانوى ، وكانت تعرف باسم لوقين ، ثم تيمم نحو نهاية المطاف ، أى كانتون ، وكانت تسمى خانفو**** . وكانت بعض السفن تسير في عرض البحر إلى كانتون مباشرة ، مارة خلال شعاب بارا كل Paracel Reefs ، التي كانت

= والمسعودى في كتاب التنبيه والإشراف (ص ٦٨) وسليمان التاجر (ط رنو ، ص ٩) جزيرة شلاهط (بالشين) ، وابن رسته (ص ١٣٨ و ٣١٩) شلاهط (بالسين) . وفان دير ليت (كتاب بزرك ، Excursion B ، ص ٢٦٠) هو فيما أعرف أول من ظن أن شلاهط من اسم المضيق في لغة الملايو . (المترجم)
* يسميها العرب تبومة . انظر كتاب بزرك ، Excursion B ، ص ٢٥٣ - ٢٥٤ . (المترجم)

** في الجزء الشرقي من الهند الصينية ، وهي الآن مدججة في ولاية كوتشين - تشينا Cochinchina . انظر الكشف الجغرافي في كتاب بزرك ، ص ٢٢٠ ب - ١٢٢١ . (المترجم)

*** يسميها بزرك (ص ٨٦) صندل فولات ، وانظر عنها الكشف الجغرافي الملحق بكتابه ، ص ٢٢٠ ب . ويسميها سليمان التاجر (ط رنو ، ص ٢٠) وابن الفقيه (ص ١٢ و ١٣ و ١٦) صندر فولات . (المترجم)

**** انظر مادة « خانفو » بدائرة المعارف الإسلامية ، وحزين : Arabia and the Far East ، ص ١٥٨ - ١٦٠ . (المترجم)

تسمى « أبواب الصين » Gates of China * . وكان بحر الصين الجنوبي محفوظاً بالأخطار لشعابه وعواصفه ؛ ولهذا لا ندرى على وجه واضح السبب الذى لم يجتنب لأجله الملاحون شعاب باراكل ، اللهم إلا إذا كانوا يظنون أن اتخاذهم وجهة أميل إلى الغرب ينطوى على خطر أفدح وهو أن تسكتسح العواصف سفنهم وتحطمها على ساحل الصين .

ولم يكن العرب على جهل بالساحل شمال كانتون ؛ فابن خرداذبه يذكر ميناء خانجو (تشوان — تشو — فو Chu'an-Chow-Fu) وميناء قانطو أو قانصو (هانجتشو Hangchow) ، ومعنى هذا ضمنا لا صراحة أن المسلمين زاروا هذين الميناءين . ولا ريب فى أن بعض المسلمين أوغلوا فى البعد حتى كوريا (الشيلا أو السيللا)*** ، إما رآ

* ورد ذكر أبواب الصين فى كتاب سلجان التاجر (طرينو ، ص ٢٠ ، حيث يقول : « ثم إلى أبواب الصين ، وهى جبال فى البحر بين كل جبلين فرجة تمر فيها المراكب ») وكتاب ابن الفقيه (ص ١٣ و ١٦) . انظر فران (المرجع المذكور فى هامش ١٠٧ ، ص ١٦٦ — ١٦٧) . وهو يقول فى ص ١٦٧ إن جزيرة صندر — فولات هى هاينان Hainan ، وإن المضيق بين هذه الجزيرة وساحل كوانج — تونغ Kwang-tung هو أول باب من أبواب الصين المؤدية إلى خانفو . (المترجم)

** انظر ما يقوله هارتمان عن خانجو وقانصو (مادة China بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٢) . (المترجم)

*** يقول عنها ابن خرداذبه (ص ٧٠) : « وفى آخر الصين بإزاء قانصو جبال =

ولما بحراً. (٦٩)

ولكن كانت خائفو أكبر المراكز التجارية ، وكانت تعيش فيها جالية كبيرة جداً من التجار الغربيين ، مسلمين وغير مسلمين (انظر ص ٢٢٣ — ٢٢٥ فيما بعد) . وكان التجار المسلمون قد حظوا من

= كثيرة وملوك كثيرة، وهى بلاد الشيل [أو السيل] ، فيها الذهب الكثير ، ومن دخلها من المسلمين استوطنها لطيبها . ولا يُعلم ما بعدها . « وهذه الفقرة تشهد كما يقول دى جويه (كتاب بزرک ، Excursion F ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧) بأن الشيلاهى كوريا ، لا اليابان كما زعم رينو اعتماداً على بعض المصادر العربية . ويذكر ابن خرداذبه « الشيل » مرة أخرى فى ص ١٧٠ ، س ١١ . ويكتبها ابن رسته (س ٨٣ ، السطر الأول) وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٥٩) وأبو زيد (ص ٨٧) بالسن . ويكتبها المسعودى السيلي فى كتاب التنبيه والإشراف (ص ٢٦ و ٨٤) والمروج (ج ١ ، ص ٣٤٦) ، ولكن السيل فى المروج ، ج ٣ ، ص ٦ . (المرحم)

(٦٩) أخبار الصين والهند ، الأقسام ٤ و ٦ و ٧ و ١٤ — ١٦ ، مع ملاحظات سوفاجيه ؛ وابن خرداذبه ، ص ٦٢ — ٦٩ . وانظر عن جنوب الهند س . م . ه . ناير Arab Geographers' : S.M.H. Nainer Knowledge of Southern India (مدراس ، ١٩٤٢) . وانظر عن سيلان ن . أحمد فى بحثه The Arabs' knowledge of Ceylon ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٩ (يولية ، ١٩٤٥) . وانظر عن كوريا : ك . و . تشونغ K.W. Chung وجورج فضاو حورانى فى بحثهما Arab geographers on Korea ، مجلة Journal of the American Oriental Society (ديسمبر ، ١٩٣٨) . وم . هارتمان فى مادة « الصين » China بدائرة المعارف الإسلامية (لندن ، ١٩٣٦) .

الإمبراطورية بحق إحالة خلافاتهم القانونية إلى قاض منهم . وكانت الحكومة الصينية تنظم التجارة تنظيمًا دقيقًا . ويصف لنا صاحب أخبار الصين والهند طريقة الرقابة على السلع المستوردة ، فيقول : « وإذا دخل البحريون من البحر قبض الصينيون متاعهم وصيروه في البيوت [مخازن الجمارك] ، وضمنوا الدرك إلى ستة أشهر إلى أن يدخل آخر البحريين . ثم يؤخذ من كل عشرة ثلاثة ، ويسلم الباقي إلى التجار . وما احتاج إليه السلطان أخذه بأعلى الثمن وعجّله ولم يظلم فيه » .

وربما كان الغرض من احتجاز السلع كلها حتى نهاية موسم الملاحه الوافدة (الصيف كما سنرى) هو إتاحة فرص متساوية للجميع ، كما يقول الروزى ؛ وربما كان الغرض أيضاً تخفيض الأسعار ، وذلك بإغراق السوق بالسلع والحد من زمن البيع لأولئك التجار الذين كانوا يريدون الإبحار غرباً مع الرياح الموسمية حين تغير اتجاهها . وإذا راعينا أيضاً ما يروى من أن النار كانت تأتي كثيراً على السلع في المباني الخشبية بالمدينة ، أمكننا أن نتصور أن التاجر الأجنبي كان يصعب عليه جنى ربح عن تجارته . وكانت ثمة أيضاً قيود أخرى قبل رحلة العودة . فقد كان هناك « مفتش للتجارة البحرية » صيني ، كان على التجار تسجيل أسمائهم في مكتبه ، وكان يفحص بيانات شحهم ، ويجمع منهم ضرائب التصدير ورسوم الشحن ، ويحرم عليهم تصدير

طائفة معينة من السلع النادرة الغالية. (٧٠)

وكانت السفن تشحن بمنسوجات الحرير ، والكافور ، والمسك ،
والتوابل . وبعد القيام بالإجراءات الشكلية المطلوبة أو الإفلات منها ،
تهبط السفن الغربية الكبيرة على هواده في الخليج الذي يتسع شيئاً
فشيئاً ، مارة بمئات من السفن المختلفة الأشكال والأحجام تنتمى إلى
شتى روع آسيا . وكانت رحلة العودة تتبع طريق الحجىء نفسه حتى
كولمبلى . ومنها كان ربابنة السفن يقصدون أولاً إلى ريسوت أو أية
نقطة أخرى على ساحل الشجر أو مهرة . ثم يميلون شرقاً على طول
الساحل ، حتى يصلوا إلى خليج عمان . وأخيراً يلقون مراسيهم في
سيراف أو الأبله ، شاكرين الله على أن وقاهم جميع الأخطار وأغناهم
بفعمه وآلائه . ثم يبيع النواخذة شحناتهم ، ويشترى سلعا جديدة ؛
ويصلح الربابنة سفنهم ، ويمدون العدة للرحلة القادمة . ويسترخى
أصحاب السفن وربابنتها وملاحوها في المقاهى ، ويقصون القصص ،
صادقة أو كاذبة ، عما رأوه من عجائب . ومن هذه القصص تُجمع أمثال
« كتاب عجائب الهند » ، وقد حُوت هذه القصص على ممر القرون إلى

(٧٠) أخبار الصين والهند ، القسمان ١٢ و ٣٤ . والمرزى ، الفصل الثامن ،

القسم ٢٧ في ط مينورسكى . ونانج — كوو — شى — بو T'ang-Kuo-shi-pu
كما يشرحه هرت وروكهيل في كتابهما : Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٩٠ وهما
لا يذكرا .

قصص السندباد المعروفة في أوروبا وأمريكا . (٧١)

ويمكننا حساب الزمن الذي تستغرقه هذه الرحلات . فالمسعودي يقول إن الموسم الذي كان العرب يبحرون فيه عامة في الجزء الغربي من المحيط الهندي هو عندما تكون الشمس في القوس Sagittarius ، أى في النصف الثاني من نوفمبر والنصف الأول من ديسمبر ؛ فالسفن نادراً ما كانت تبحر في يونية . ويمدنا كتاب أخبار الصين والهند بهذه الأزمنة عن الرحلة إلى الصين :

من مسقط إلى كولم مى	شهر قري (٢٩ — ٣٠ يوما)
من كولم إلى كله بار	شهر
من كله إلى صنف فولاو	شهر
من صنف فولاو إلى كانتون	شهر

فالرحلة من مسقط إلى كانتون تستغرق ١٢٠ يوما ، عدا فترات الوفوف في الموانئ ، ولهذا يجب أن تقدّر ستة شهور أو أكثر للرحلة

(٧١) العقوبى ، كتاب البلدان ، ص ٣٦٥ ؛ وبزرک ، ص ٩٠ — ٩٢ و ١٢٩ — ١٣٠ ؛ وأخبار الصين والهند ، القسم ١١ . ويتبع حسين فوزي في كتابه حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٤٣) ، تطور قصص السندباد . ويذكر الصولي قصص السندباد التي كانت متداولة في ٩٣٤ م ، وذلك في كتاب الأوراق ، ط ج . هورث — دن J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٤ وما يليها) ، الجزء الثاني ، ص ٦ .

كلها من البصرة أو سيراف ، ويشمل ذلك فترات الوقوف في الطريق .
وإذا ربطنا هذين القولين بالحقائق الثابتة عن المناخ في البحار الشرقية ،
توافر لنا ما يفي بالفرض . فالسفن القاصدة إلى الصين كانت تهبط
الخليج الفارسي قبل أن تستمد عواصفه ، أى في سبتمبر أو أكتوبر .
وتعبر المحيط من مسقط إلى ساحل مالابار مع الرياح الموسمية الشمالية
الشرقية ، كما تفعل اليوم . وكانت هذه الرحلة تستغرق شهراً ، ويصح
أن نجعلها فيما بين شهرى نوفمبر وديسمبر ، متابعين المسعودى .
والأسبوعان الأخيران من ديسمبر كان يمكن قضاؤهما في التجارة في
كولملى ، إذ لم يكن يمكن مواصلة السير على أية حال إلا بعد أن تهدأ
العواصف الدوارة في الجزء الجنوبي من خليج البنغال ، وذلك قرب نهاية
ديسمبر . والشهر الذى تستغرقه الرحلة إلى كله بار قد يشمل يناير .
وبعد قضاء أسابيع قليلة في كله تكون الرياح الموسمية الشمالية الشرقية
قد قاربت نهايتها ، فتعبر السفن مضيق ملسكا مستعينة بريح أخرى
تنالوها ، وتكون الرياح الموسمية الجنوبية قد حان حينها ، فتنتفع بها السفن
في بحر الصين . وهذه هي الرياح الموسمية التى تهب في الصيف ، وهى
في هذا البحر ألطف من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التى يشهدها
فصل الشتاء ؛ وهى هادئة في أبريل ومايو ، وفي هذين الشهرين أيضاً
تسكون العواصف الهوجاء على أقلها .

وبعد قضاء الصيف في كانتون ، تعود السفن مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى مضيق ملكا فيما بين أكتوبر وديسمبر ، وتعبّر خليج البنغال ثانية في يناير ، وتسير من كولم إلى ريسوت في فبراير أو مارس ، وهي لا تزال مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية . ولكنها قد تستعين في السير من ريسوت إلى مسقط بأول نسمة رقيقة من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أبريل ، ثم تختتم رحلتها مرة أخرى في الخليج الفارسي وقد أسبغ عليه الصيف السكينة والهدوء . فرحلة الذهاب والعودة معاً كانت تستغرق إذن عاماً ونصف عام ، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهلهم قبل الرحلة التالية . (٧٢)

ولا يحتمل أن السفن الصينية كانت تزور الموانئ الغربية في ذلك الوقت ، وإلا لكان من المحتمل أن نجد لها وصفاً لدى الكتاب العرب . صحيح أن الجغرافيين والرحالة يتحدثون عن « مراكب الصين »

(٧٢) السعدي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٢٥ — ٣٢٧ ؛ وأخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ . وقد جاء في القسم ١١ أن السفن العائدة كانت تكتسحها الرياح أحياناً إلى ساحل اليمن ، وهذا يدل ، إن كان ثمة حاجة إلى دليل ، على أنها كانت تأتي من الهند مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية . وانظر باركسون : Trade in the Eastern Seas ، الفصل الرابع ، عن ارتفاع سفن شركة الهند الشرقية East Indiamen بالرياح في ذلك المحيط ؛ وانظر كذلك كليشيا ، البحث المذكور (المترجم : في هامش ٢٧) ، بحجة Journal of the Polynesian Society ، المجلد ٥٢ (١٩٤٣) .

و « السفن الصينية » ، ولكن يؤخذ من السياق في بعض الحالات على الأقل أن السفن الغربية هي التي يعنها الكاتب . فهذان التعبيران يمكن إذن أن يكون معناهما « السفن المشتغلة بالتجارة مع الصين » ، وهو استعمال له نظائر عدة في لغات أخرى ، مثل China clippers (القلابر* الصينية) و East Indiamen (السفن الهندية الشرقية) و « سفن ترشيش* » ، الخ . ولكن في مروج الذهب للمسعودي فقرة واحدة تقول فيما يبدو إن السفن الصينية كانت تبجر إلى الغرب . فهو يقول في معرض حديثه عن كاه في القرن العاشر : « وإليها تنهى مراكب أهل الإسلام من السرافيين والعمانيين في هذا الوقت [قبل ٩٤٧] ، فيجتمعون مع من ورد من أرض الصين في مراكبهم . وقد كان في بدء الزمان بخلاف ذلك ، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة ، وكذلك كانت المراكب تختلف من المواضع المذكورة إلى

* جمع قَلْبَر ، معرب clipper ، ضرب من السفن الشراعية (فاهوس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

* بوحى كلام المؤلف بأن سفن ترشيش ، التي يذكرها سفر الملوك ، هي سفن تشغل بالتجارة مع ترشيش التي اختلف حول مكانها العلماء . ولكن الرأي السائد هو أن المراد بعبارة « سفن ترشيش » السفن الكبيرة عابرة المحيطات . (المترجم)

هناك » . ونحن نترك للقارىء الحكم على هذه الفقرة . وحتى إذا كان معناها أن اليانكات (السفن) الصينية كانت تبجر إلى الخليج الفارسي ، لا نجد لها سنداً من أى دليل واضح آخر قبل نهاية القرن الثانى عشر على الأقل . وقد يكون المسعودى مخطئاً ، وهو يكتب عام ٩٤٧ عن زمن قبل ٨٧٨ (انظر عن هذا التاريخ ص ٢٢٥ فيما بعد) ويقول هرت وروكهيل : « إن » السفن الصينية « المزعومة قد تكون بنيت فى الصين ، ولكن لا يمتثل إلى حد بعيد أنه كان يملكها أو يسيّرهما صينيون » . (٧٣)

فما مقدار التجارة التى كان يزاولها المسلمون مع جنوب الصين ؟ وردت إلينا فى هذا الصدد روايتان تناقض إحداها الأخرى فى الظاهر . فكتاب أخبار الصين والهند يقول عن عام ٨٥١ : « فيقل المتاع [فى فارس وأرض الجزيرة] ؛ ومن أسباب قلة المتاع حريق ربما وقع

(٧٣) « راجب الصين » ، و « السفن الصينية » ، الخ : المسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢١٦ (عما قبل الإسلام ، انظر ص ١١٢ فيما مضى) و ص ٣٠٨ (المنقول عنها) ؛ واليعقوبى ، كتاب البلدان ، ص ٣١٩ ؛ وأخبار الصين والهند ، الأقسام ١١ — ١٦ ؛ وبرك ، ص ٨٥ . وهرت وروكهيل ، ص ١٥ ، الهامش الثالث (المنقول عنه) . ويصف كاتان : New T'ang Annals ، الفصل ٤٣ ب (ترجمه إلى الإنجليزية هرت وروكهيل فى Ju-Kua ، المقدمة ص ١٢ — ١٤) ، الطريق من سيلان إلى أرض الجزيرة ، ولكن هذا لا يثبت أن السفن الصينية هى التى كانت تقطع الرحلة .

بخائفو ، وهو مرفأ السفن ، ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين .
ومن أسباب ذلك أن تتحطم المراكب الصادرة والواردة ، أو تُنهب ،
أو تُضطر إلى المقام الطويل فيبيع التجار المتاع في غير بلاد العرب .
وربما رمت بهم الرياح إلى اليمن أو غيرها ، فيبيعون المتاع هناك ؛
وربما أطالوا الإقامة لإصلاح مراكبهم ، وغير ذلك من العلل .

ولكن أبا زيد السيرافي يقول معلقاً على « أخبار الصين والهند » :
« وأمور البحر في ذلك الوقت [٨٥١] مستقيمة لكثرة اختلاف التجار
إليها (الهند والصين) من العراق » . وهو يقول أيضاً إنه في عام ٨٧٨
قتل مالا يقل عن ١٢٠ ألف رجل من المسلمين واليهود والنصارى
والجوس (والجوس هم الفرس الذين لم يعتنقوا الإسلام) في اضطرابات
ذلك العام (انظر فيما بعد) . ويقول إن هذا العدد معروف على وجه
الدقة ، لأن الصينيين كانوا يُحصون أفراد الجالية الأجنبية من أجل
الضرائب . والعدد كبير ، حتى إذا كان يمثل الجالية كلها ؛ وهو يدل
قطعاً على تجارة بحرية واسعة النطاق مع الغرب ، حتى إذا كان مبالغاً فيه .
والتناقض بين كتاب أخبار الصين والهند وأبي زيد هو أقرب إلى الظاهر
منه إلى الواقع . فلعل ندرة السلع الصينية في الغرب هي بالقياس إلى
وفرة السلع في الأسواق الأقرب منالاً . ثم إن الأسباب التي تنسب
إليها ندرة تلك السلع في منطقة الخليج الفارسي هي بيعها في اليمن أو

بعض البلاد غير العربية ، وضياعها طعمة للنار في كانتون أو للامواج
أو للقراصنة في البحر ؛ فالسلع الصينية التي كانت تشتري في كانتون
كانت إذن أوفر إلى حد بعيد من تلك التي كانت تبلى سيرا
والأبله (٧٤) .

هذه التجارة انتهت نهاية عنيفة عام ٨٧٨ عند ما حاصر الثائر
هوانج تشاو Huang Ch'ao مدينة كانتون ، وأعمل فيها يد النهب
والسلب ، وقتل ذلك العدد الضخم من التجار الأجانب فضلا عن كثير
من الصينيين . ويظهر أن بعض العرب ثرّكوا في كانتون ، فإن أبا زيد
يقول بعد وصف هذا العمل الوحشي : « وامتدت أيديهم [أيدي الثوار]
مع ذلك إلى ظلم من قصدهم من التجار ؛ ولما حدث هذا فيهم التأم إليه
ظهور الظلم والتعدى في نواحدة العرب وأرباب المراكب . فألزموا التجار
ما لا يجب عليهم ، وغلبوهم على أموالهم ، واستجازوا ما لم يجز الرسم به
قديماً في شيء من أفعالهم . فنزع الله جلّ ذكره البركات منهم جميعاً ،
ومنع البحر جانبه ، ووقع الفناء بالمقدار الجاري من المدبرّ تبارك اسمه
في الربانة والأدلاء بسيراف وعمان » .

وكانت الإمبراطوريتان العربية والصينية في ذلك الوقت ، فضلا

(٧٤) أخبار الصين والهند ، القسم ١١ (المنقول عنه) ؛ وأبو زيد ، ص ٦١
(المنقول عنها) ، (الترجم : و ص ٦٣ حيث يتحدث عن مذبحه التجار الأجانب) .

عن هذه النكبة ، في حال من الاضمحلال العام لم تكن مواتية لما بينهما من صلات . فقد كانت أسرة تانج تؤذن بالسقوط ، ولم يُقدَّر لها الشفاء من الجراح التي أصابتها بها ثورة هوانج تشاو ؛ وبعد أن آلت إلى ماؤها الأخير عام ٩٠٧ سادت فترة من الفوضى امتدت حتى بداية أسرة سونج Sung عام ٩٦٠ . وكانت الإمبراطورية العباسية فريسة الانقسام منذ عام ٨٥٠ ، وقد شهدت أيضاً ثورة دامية في العقد السابع من ذلك القرن قام بها موالى الزنج في جنوب أرض الجزيرة . وقد خربوا الأبله والبصرة ، وقطعوا بغداد عن الخليج الفارسي . وفي عام ٨٧١ استقلت السند عن الخلافة وإن ظلّ ولايتها من العرب ؛ وكان القرامطة في شرق الجزيرة العربية شوكة في جنب العراق منذ عام ٨٩٩ . وأصاب سيراف زلزال عام ٩٧٧ ، فنال منها أى منال .

وعند ما انقطعت الرحلات المباشرة إلى كانتون ، أخذ العرب والصينيون يتلاقون في ككله على الساحل الغربي لشبه جزيرة ملسكا ، وكانت عندئذ جزءا من إمبراطورية إندونيسية . وكان العرب يبجرون أيضاً إلى سومطرة وجاوة في القرن العاشر . بل إن الرحلة إلى الصين لم تنقطع تماماً ، فإن بزرك يتحدث عن تاجر يهودى من عمان ذهب إليها في العقد الثانى من القرن العاشر (٧٥) .

ويبقى أن نلاحظ أن البحر الأحمر كان يبعث أيضاً بسفنه إلى الشرق الأقصى . وكانت عدن الميناء الأساسى للسفن القادمة من هذا الطريق ؛ وهى توصف بأنها « دهليز الصين » . وفى كتاب ابن خرداذبه فقرة هامة تصف الطرق التى كان يسلكها التجار اليهود بين فرنسا والشرق الأقصى فى القرن التاسع . فأحدها يشق البحر إلى أنطاكية ، ثم يمتد شمال سوريا إلى الفرات ، وفيه ينحدر إلى الأبله ، ومنها يسير فى البحر على ما وصفناه . وكان ثمة طريق آخر يمتد فى البحر إلى الفرما (بلوزيوم Pelusium القديمة) فى مصر ، ثم يُعبر برزخ السويس على ظهور الدواب ، ثم تُركب السفن من القلزم إلى الجار وجدة ، ومنها إلى الهند والصين ؛ ومن المحتمل أن المسافرين كانوا يستقلون سفناً جديدة فى جدة . ولا نعلم إلا القليل عن الرحلات من جدة وعدن إلى الشرق الأقصى ، عدا أخطار القراصنة الهنود المتربصين فى سوقطرة . ولا بد أن هذا الطريق

== والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٠٧ — ٣٠٨ ؛ وبزرک ، ص ٦٧ — ٦٩ و ٩٠ — ٩٢ و ١٠٧ — ١١١ (التجار اليهود) و ١٢٩ — ١٣٠ . ويبدو أن أبا زيد فيما نقلناه عنه يشير إلى أن سيئات الصينيين لم تجلب المصائب عليهم وحدهم ، ولكن أيضاً على الملاحين العرب والفرس فى الخليج الفاريسى من طريق غير مباشر ، فقد قطعت تجارتهم مع الصين . وانظر عن ثورة الزنج ت . نولدكه : *Sketches from Eastern History* ، ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . بلاك J. S. Black (لندن ، ١٨٩٢) .

* « قرنيحة فى البحر الغربى » . (المترجم)

كان يزداد أهمية في القرن العاشر عند ما كانت مصر تحمل شيئاً فشيئاً محل أرض الجزيرة مركزاً للسكان والثروة في العالم الإسلامي . ويقول المقدسي عام ٩٨٥/٩٨٦ ، بعد فتح الفاطميين لمصر (٩٦٩) بقليل : « واعلم أن بغداد كانت جليلة في القديم ، وقد تداعت الآن إلى الخراب واختلت وذهب بهاؤها ... وفسطاط مصر اليوم كبغداد في القديم ، ولا أعلم في الإسلام بلداً أجل منه » (٧٦) .

شرق إفريقية وسواحل الجزيرة العربية

رأينا فيما مضى نشاط الفرس في المياه الغربية من المحيط الهندي في العصور الساسانية المتأخرة . وفيما يتعلق بالعصور الإسلامية الأولى ليس لدينا من علم سوى روايات غامضة ترجع إلى عصر متأخر ، وهي تقول إن بعض أهل عمان هاجروا إلى شرق إفريقية هرباً من الحجاج عام ٦٩٠ ، وإن فريقاً من فرس شيراز وسيراف هاجروا في القرنين التاسع

(٧٦) ابن خرداذبه ، ص ١٥٣ — ١٥٤ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسي ، ص ١٤ و ٣٤ و ٣٦ (المنقول عنها) ، وقد ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ا . رانكينج G. S. A. Ranking وف . أزو F. Azoo (كلكتا ، ١٨٩٧) ؛ وبزرگ ، ص ٩٦ — ٩٧ .

والعاشر . ويصح لنا أن نظن أن التجارة بين الخليج الفارسي وشرق إفريقيا ظلت قائمة خلال تلك الأزمان . وفي نهاية القرن السابع ثار العميد من الزنج في أرض الجزيرة ، وهذا دليل على قيام تجارة في الرقيق من شرق إفريقيا . ويمكن أن يقال هذا أيضاً ، ولكن على وجه أقطع ، عن ثورة الزنج الكبرى في السنوات التي أعقبت ٨٦٨ ، وكانت هذه الثورة من الأسباب الأساسية لاضمحلال الإمبراطورية العباسية . وثمة مصادر عربية قليلة في هذا الصدد قبل القرن العاشر . ولكنها تدل على أنه في ذلك الوقت كان الفرس لا يزالون يسيطرون على التجارة حول سواحل الجزيرة العربية حتى جدة ، التي أصبحت عندئذ مركز التجارة بين مصر شمالاً والمحيط الهندي جنوباً . فقد كتب أبو زيد حوالى ٩١٦ يقول : « ومراكب أهل سيراف إذا وصلت في هذا البحر المتيمان عن بحر الهند [أى الغرب في خرائط العصور الوسطى] ، فصارت إلى جدة ، أقامت بها ، ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر في مراكب القازم ، إذ كان لا يتهياً لمراكب السيرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته وكثرة جباله النابتة فيه » .

ويقول الإصطخرى في منتصف القرن العاشر إن معظم تجارة جدة مع فارس ، بينما يقول المقدسى بالقرب من نهاية ذلك القرن : « قد غلب عليها الفرس ولهم بها قصور عجيبة » ، وفي مكان آخر : « أو لا ترى إلى

كثير من الناس يسمونه [البحر العربي] إلى حدود اليمن ببحر فارس ، وأن أكثر صنائع المراكب وملاحيتها فارس . وقد أسلم الفرس هنا وتعرّبوا بالطبيع ، كما كان شأنهم في كل مكان آخر . (٧٧) .

وفي القرن العاشر كانت سفن سيراف وعمان في تجارة منتظمة مع شرق إفريقيا . ولكننا لا نسمع إلا القليل عن الطريق ، فلا نعرف أكانت السفن تسير على طول الساحل حتى عدن ثم حول ساحل الصومال ، أم كانت تشق البحر مباشرة من رأس فرتك إلى رأس جواردافوى . والطريق الأول أرجح ، لأن التوقف في ميناء عدن الكبير يجلب النفع ، ولأن القراصنة الهنود في سوقطرة جعلوا عرض البحر محفوفاً بالأخطار . وكان العرب ينحدرون على طول الساحل الإفريقي

، History of Kilwah ، ص ٥ ؛ Imams and Sayyids of Oman (٧٧) نشره س . ا . سترونج S. A. Strong ، بمجلة J. R. A. S. (١٨٩٥) ، ص ٣٨٥ — ٤٣٠ ؛ والطبرى ، القسم الثالث ، الجزء الثالث ، ص ١٨٣٥ ؛ وزرك ، ص ٩٣ — ٩٤ و ١٤٧ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ (المنقول عنهما) ؛ والإصطخرى ، ص ٩٠ (المترجم : الصواب ١٩) ؛ والقندسى ، ص ١٨ و ٧٩ (المنقول عنها) ، كذلك ٩٢ : النواخذة الفرس في صحار . ول . ماسينيون L. Massignon ، مادة « زنج » في Enc. Islam ؛ وحسن : Persian Navigation ، ص ١٣٢ وما بعدها ؛ و ا . م . دى فيار U. M. de Villard في بحثه : Note sulle influenze asiatiche nell'Africa orientale ، بمجلة Rivista degli Studi Orientali ، المجلد ١٧ (بولية ١٩٣٨) ، ص ٣٠٣ — ٣٤٩ .

إلى أرض الزنج طلباً للرقيق والعاج والعنبر . وكان منتهى مطافهم سفالة في موزمبيق ، وقَبْلَهُ (مدغشقر) ، وكذلك أرض الواقواق . وهذه الواقواق مشكلة . فال معروف أن ثمة واقواقين ، إحداها في منطقة شرق إفريقية ، والأخرى في الشرق الأقصى* . ويرى فران أن الأولى مدغشقر ، والثانية سومطرة ؛** والواقع أنه كانت بين هاتين الجزيرتين

* يعارض ب . ا . فان دير ليت ، ناشر كتاب بزرك (Excursion E ، ص ٢٨٣ — ٢٩٤) ، الرأي القائل إن قبيله في مدغشقر ، ويرى (بوحى من دى جويه) أنها في زنجبار . ومن دعاة الرأي الأول ، كما يقول (ص ٢٨٣) ، رينو ومترها مروج الذهب للمسعودى (قنبلو) إلى الفرنسية . وثمة رأى قريب من رأى فان دير ليت أشار إليه هو نفسه (ص ٢٨٦) ، وهو رأى يول الذى يقول إن قبيله هى جزيرة بمبا Pempa القريبة من ساحل زنجبار . (المترجم) ** يقول ابن الفقيه (ص ٧) : « وواق واق الصين هو بخلاف واق واق البن [أى الجنوب] » . (المترجم)

*** يرى فران (مادة وقواق أو واقواق بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٥ ب — ١١١٠٩) أنه لا جدال في أن هناك واقواقين : واقواق الجنوب وهى في رأيه مدغشقر وشرق إفريقية إلى الجنوب من سفالة ، وواقواق الصين وهى في رأيه جزيرة الزابج أى سومطرة . وهو يقول أيضاً إن أهل سومطرة كانوا على علم بجزر الجانب الغربى من المحيط الهندي وسواحله ، ولأنهم سكنوا مدغشقر في عصر متقدم ، وإن لغة مدغشقر Malgasy متفرعة عن لهجة من لهجات الملايو .

والحجج التى سوقها لتأييد رأيه فيما يتعلق بواقواق الجنوب مقنعة إلى حد كبير . ولكن قوله إن واقواق الصين هى سومطرة لا ينهض ، فقد كان العرب يعرفون سومطرة معرفة جيدة ويسمونها الزابج ، فكيف يطلقون عليها اسماً آخر يكتبه —

صلة ، فإن بعض السومطريين هاجروا إلى مدغشقر في القرون الأولى بعد المسيح ثم في القرن العاشر .

وكان المسعودى يذرع البحر إلى شرق إفريقيا من عمان ، وكانت آخر رحلة له عام ٩١٧ (المترجم : م/٣٠٤ هـ « من قنبلو إلى عمان ») . وهو ينقل أحاديث الملاحين عن المحيط في تلك الأرجاء ، فيقول : « وموجه عظيم كالجبال الشواحق ، وأنه موج أعمر ، يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية ، لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زبد ككسر أمواج سائر البحار . ويزعمون أنه

== الغموض والإبهام ، ويوحى بأن مسماه في أقاصى الدنيا البعيدة ؟ ولو كانت الواقواق هى الزايج لما عدنا نصاً فى الكتب الجغرافية العربية الكثيرة يشير إلى هذا . والواقع أن العرب لم يكونوا على بينة من الواقواق ، فالمعقول إذن أن تكون اسماً لجزر بعيدة متطرفة لم يكونوا على صلة مباشرة بها ، وذلك يصدق على اليابان . [انظر أيضاً فران : Relations ، ج ١ ، ص IV .]

وقد أوردى جويه (كتاب بزرك ، Excursion F ، ص ٢٩٥ — ٣٠٧) أدلة قوية على ذلك ، أهمها بل أقطعها أن اسم اليابان فى لهجة كانتون الصينية — وصلات التجار العرب القدامى بهذه المدينة معروفة مشهورة — هو وو — كووك Wo-kwok ، وما أقرب به إلى الواقواق . يضاف إلى هذا أن الجغرافيين العرب يجعلون الواقواق شرق الصين ، فابن الفقيه مثلاً يقول (ص ٣) : « وخلف الصين أمة يقال لها واى واى ، ووراء واى واى من الأمم ما لا يحصى إلا الله » . وثمة آراء أخرى عن الواقواق أقل رجحاناً ، أشار إليها جويه (ص ٢٩٧) ، ولا حاجة إلى الخوض فيها . (المترجم)

موج مجنون . وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان
عرب من الأزد ؛ فإذا توسَّطوا هذا البحر ، وحلُّوا بين ما ذكرنا من
الأمواج يرفعهم ويخفضهم ، يرتجزون في أعمالهم فيقولون
بربرا وجفُونِيْ وموجك المجنون
جفُونِيْ وبربرا وموجها كما ترى »

ويقص بزرک قصة رحلة إلى سفالة عام ٩٢٣ اکتشفها الأخطار .
فقد غادر ملاح يدعى إسماعيلويه عمان إلى فَنَبَلَه في تلك السنة ، ولكن
دفعت عاصفة سفينته إلى سفالة . فثار الخوف في قلبه وقلوب رجاله ،
لأن أهلها كانوا يأكلون الناس . ولكنهم أخذوا إلى البر ، وأرغموا
على البقاء والتجارة بضعة شهور . وأخيراً سمح لهم بالعودة إلى سفينتهم ،
فصحبهم ملك تلك الأرجاء هو وسبعة من غلمانه في دونيخ وصعدوا إلى
السفينة . وهنا يقول إسماعيلويه : « فلما حصلوا في المركب قلت في نفسي :
« هذا الملك يساوى في عمان في النداء ثلاثين ديناراً ، ويساوى

* هكذا كتب المؤلف ، متابعاً ناشري مروج الذهب للمسعودي . ولكن
الصواب حفُونِيْ ، وهي كما قلنا في تعليقنا السابق هامش ٢٩ مباشرة ، أوبوني
Opone في المصادر اليونانية . وفي كتاب التنبيه والإشراف للمسعودي نفسه
(س ٥٨) : « وبلاد بربرا وحفُونِيْ » . ويسمى ابن ماجد في الأرجوزة المعربة
(التي صورها فران في كتابه المذكور في هامش ١٠٨) الورقة ١٢٣ ب :
« حافُونِيْ » . (المترجم)

السبعة مائة وستين ديناراً ، وعليهم ثياب تساوى عشرين ديناراً ، قد حصل لنا على الأقل منهم ثلاثة آلاف درهم ، ولا يضرنا من هذا شيء .
فَصِحتُ بالباناوية ، فسالوا الشرع ، ورفعوا الأناجر . فحاول الملك الفرار عبثاً ؛ ووُضع هو وأصحابه في جملة الرقيق وهم نحو مائتين ، وبيع الجميع في عمان . وبعد زمن عاد الملك إلى ملكه ، وأدخل قومه في الإسلام^(٧٨) .

وفي البحر الأحمر ، ظلت الجار وجدة تستوردان القمح المصرى للمدن المقدسة من القلزم . ولكن كان الحجاج يؤثرون السفر براً ، إما عبر الجزء الغربى من الجزيرة العربية ، وإما فى النيل وعبر الصحراء

(٧٨) اليعقوبى ، ص ٣٦٦ (المترجم : — ٣٦٧) ؛ وابن الفقيه ، ص ٢٩٦ — ٢٩٧ ؛ والإصطخرى ، ص ٢٥ (عدن) ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٠٥ — ٢٠٦ و ٢٣٢ — ٢٣٣ (المنقول عنهما) ، والجزء الثالث ، ص ٥ — ٦ و ٣٤ — ٣٥ (المين حتى الحبشة) ؛ والمقدسى ، ص ٣٤ و ٨٥ ؛ ويزرك ، ص ٥٠ — ٦٠ (المنقول عن ص ٥٢) و ٦٠ — ٦١ و ١١٣ — ١١٤ و ١٧٥ (الوقوف وقنبله) . وج . فران ، مادنى « Madagascar » و « Wâqwâq » فى Ency. Islam ، وببحثه Le K'ouen - louen et les anc.ennes navigations interocéaniques : J. As. ، مجلة (١٩١٩) . وانظر عن سوقطرة : أبا زيد ، ص ١٣٣ — ١٣٥ (المترجم : بسميها سقوطرا) ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٣٦ — ٣٧ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ؛ وكان لا يزال فيها مسيحيون ، هم بقايا المستوطنين اليونان ؛ وكان العرب يعتقدون أن الإسكندر أرسلهم إليها استجابة لنصيحة أرسطو .

إلى عيذاب* ثم بجراً إلى جدة . فقد كانوا يفضلون أن يجتنبوا ما أمكن
أخطار البحر الأحمر ، الذى يصفه الكتاب العرب كما يصفه اليونان ،
من أنه ملىء بشعاب المرجان ، عنيف الرياح ، شواطئه مجدبة خالية من
المأوى ، يحتاج الأمر فيه إلى دليل محنك ، ولا بد فيه من إلقاء المراسى
فى الليل .

ويحدثنا الرواة بأن هرون الرشيد أحب كعمرو بن العاص أن يشق
فناة مكان قناة السويس الآن ، ولكن صُرف عن هذه الفكرة للسبب
الذى صرف من أجله عمرو ، وهو أن مثل هذه القناة قد تتمكن قوات
بيزنطة من الإغارة على مكة والمدينة واختطاف الحجاج . ولم يكن فى هذه
الخواوف جنوح إلى الخيال ، لأنه عندما احتل الصليبيون أيلة على خليج
العقبة فى القرن الثانى عشر ، شن رينو دى شاتيون Renaud de Chatillon
غارة كهذه من هناك عام ١١٨٣ . (٧٩)

* هى الآن ، على الأرجح ، رأس علبة ، فوق خط العرض ٢٢° بقليل ، كما
يقول كامبر (المرجع المذكور فى هامش ٢٠ ، ص ٧٣ — ٧٦) . ولكن
انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة عيذاب (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ،
ص ١٢١٠) . (المترجم)

(٧٩) اليعقوبى ، ص ٣١٣ و ٣١٧ و ٣٣٥ و ٣٤٠ — ٣٤١ ؛ وابن
رسته ، ص ١٨٣ ؛ وأبو زيد ، ص ١٣٦ — ١٣٧ ؛ والإصطخرى ، ص ٣٠ ؛
والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الثالث ، ص ٥٥ — ٥٦ ، والجزء الرابع ،
ص ٩٧ — ٩٩ (قناة السويس) ؛ والمقدسى ، ص ٧٩ و ٨٣ و ١٩٥ — ١٩٦ =

العصور المتأخرة

حاولت في هذين الفصلين أن أستعرض استعمال العرب والشعوب المجاورة للطرق البحرية في المحيط الهندي . وقد رأينا حتى الآن أن تاريخ العرب في هذا المحيط هو تاريخ تجارة متزايدة بلغت غايتها في القرن التاسع الميلادي . ويمدنا القرن العاشر بمعلومات كثيرة كثيرة كافية عن موضوع الملاحة ، ولهذا أدرجناه في هذا العرض . ولكن بعد القرن العاشر نجد المراجع قليلة تفصل بينها فجوات واسعة ، كما أن ما تدل عليه ليس إلا امتداداً لأسس مقررة . فلن أحاول تتبع هذا التاريخ أبعد من ذلك ، ولكنني سأبين بأمثلة قليلة بعض الأحداث الأساسية في العصور المتأخرة .

= ٢١٥ و ١ . كودتسي A. Codazzi في بحثه Il compendio geographico arabo di Ishâq b. al-Husayn Rend. Acc. Lincea ، في (١٩٢٩) : تشير الورقة ٢١ إلى سفن من الهند في القلزم ، ومن المحتمل أن ذلك كان في نهاية القرن العاشر . وانظر عن غارة رينو : د . نيوبولد D. Newbold في بحثه The Crusaders in the Red Sea and the Sudan Sudan Notes and Records ، المجلد ٢٢ ، الجزء الثاني (١٩٤٥) ، وقد أعيد طبعه في مجلة Antiquity ، المجلد ٢٠ (١٩٤٦) . (المترجم : وانظر عن غارة رينو أيضاً كامرر ، المرجع المذكور في هامش ٢٠ ، ص ٥٩ — ٦٢ ؛ وموريتز ، المرجع المذكور في هامش ٨ ، ص ١١٩ — ١٢٠) .

فقد ظل العرب يبحرون إلى الهند وجزر الهند الشرقية وشرق إفريقيا . ولكن عندما زار ابن بطوطة الصين في القرن الرابع عشر ، لاحظ أن اليانكات الصينية وحدها كانت تقوم بالرحلة من كالكتا وغيرها من موانئ مالابار إلى الصين . وفي نهاية القرن الرابع عشر وضع المرشد المشهور شهاب الدين أحمد بن ماجد دليلاً بحرياً (رهماني) ممتازاً ، استند فيه إلى خبرته الشخصية والكتب السابقة ؛ وهو يبدو فيه أقل دراية باندونيسيا منه بالهند ، ولكن يمكن أن يقال إن العرب ظلوا حتى ذلك الوقت زعماء التجارة والملاحة في المحيط الهندي .

ولكن انقطعت هذه الزعامة بدخول البرتغاليين مياه المحيط الهندي . ففي عام ١٤٩٨ كان فاسكو دا جاما في مُلندي بشرق إفريقيا يبحث عن أحد الأدلاء يحمله إلى الهند . وهناك لم يجد إلاّ أحمد بن ماجد هذا ، فأقنعه بقيادة السفن البرتغالية عبر المحيط إلى كالكتا . فكان من سخریات التاريخ أن ملاحاً عربياً كبيراً ساعد على القضاء على الملاحة العربية ، إذ لم يستطع العرب إبعاد البرتغاليين ومن تبعهم من الشعوب الأوروبية الأخرى أو منافستهم .

ومنذ ذلك العام عانت الملاحة العربية في المحيط الهندي تدهوراً بطيئاً . فقد أتت شعوب أخرى بسفن تسير بالبخار والزيت ، وتشق قناة السويس إلى الهند أو جزر الهند الشرقية أو أستراليا . ولكن

لا يزال الملاحون العرب في الكويت وعند يقصدون إلى الهند وشرق إفريقيا في السفن الشراعية . غير أنهم نسوا ما كانوا يعرفونه ، فإن درايتهم بالملاحة لم تعد تكفى للمخاطرة بعيداً عن السواحل . وإن حياة هؤلاء الملاحين ، حياة البدو في الصحراء ، تنطوى على كثير من الروعة والجمال . ولكن السفن الشراعية والإبل كادت تستنفد فائدتها الاقتصادية ، ولا يمكن تركها قائمة حياً في الجمال وحده . فن الواجبات التي تواجه العرب اليوم أن يدخلوا الأساليب الحديثة على وسائل مواصلاتهم في أعالي البحار . فبغير هذا لن يستطيعوا استعادة ما كان لهم من مركز تجارى في العصور القديمة والوسطى^(٨٠) .

(٨٠) رحلة ابن بطوطة كما نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفرميرى C. Defremery و ب . ر . سنجوينتى B. R. Sanguinetti (باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣ ، أربعة أجزاء) ، الجزء الرابع . وفران في بحثه L'élément persan etc. ، مجلة J.A. (١٩٢٤) . وانظر مادتي « شهاب الدين » و « سليمان المهري » في دائرة المعارف الإسلامية . و ا . فندرز : Sons of Sindbad ، ص ١٥٨ — ١٥٩ .

الفصل الثالث

السفن

وكما يغلى القطران الكثيف
شتاء ، فى مصنع سفن البنادقة ،
اطلاء سفنهم المعطوبة ،

التي لا تقوى على الإبحار ، وبدلاً من
ذلك يجدّد هذا سفينته ويسدّ آخر
جوانب تلك التي فامت برحلات كثيرة ؛

هذا يضرب المقدمة وذاك يطرق
المؤخرة ؛ ويصنع آخرون مجاذيف ويبدل غيرهم حبّالاً ؛
وواحد يرتق شراع المقدمة وآخر يصلح الشراع الأكبر ؛ . . .
— دانتي ، الجحيم ٢١ : ٧ — ١٥*

* هذه الأبيات من ترجمة الأستاذ الدكتور حسن عثمان ، الأستاذ بكلية الآداب
بجامعة القاهرة ، لجحيم دانتي ، وهى تحت الطبع ، (المترجم)

ملاحظات عامة

لا نكاد نجد شواهد من صور على سفن المحيط الهندي كذلك التي توضح أنماط السفن في البحر المتوسط قديماً . فمالمنا أن نعتمد على مصادر أدبية متناثرة من مختلف العصور حتي أواخر القرون الوسطى . ولو أننا استبعدنا كل دليل بعد القرن العاشر حرصاً على تنسيق مصطنع في هذا الكتاب ، لأخرجنا كثيراً من المعلومات القيمة . فثمة رحلة وجغرافيون عرب متأخرون ، كالإدريسي وابن جبير في القرن الثاني عشر وابن بطوطة في القرن الرابع عشر ؛ وهناك ما كتبه أحمد بن ماجد وسليمان المهري من إرشادات في الملاحة ؛ وثمة روايات قصيرة خلفها الرحالة الأوربيون في القرنين الثالث عشر والرابع عشر — ماركو بولو Marco Polo وجوفاني دي مونتى كورفينو Giovanni di Monte Corvino وغيرهما . ولا جناح علينا ، ونحن نحاول معرفة الطراز العربى للسفن في عصور العباسيين الأولى ، إذا أفدنا من كل دليل حتى مجيء البرتغاليين . فليس ثمة ما يدعونا إلى الاعتقاد أن أنماط السفن تغيرت كثيراً قبل ذلك الحدث ، اللهم إلا في نواح معينة سنشير إليها . ولكن بعد مجيء البرتغاليين أثر الأوربيون في بناء السفن العربية تأثيراً متعدد الجوانب . وعلى هذا يجب أن نلزم الحيلة والحذر ونحن نستعمل

الأوصاف المفصلة التي أوردتها الرحالة البريطانيون المحدثون .
ولم نحاول ، في نطاق الحدود الزمنية العريضة التي ذكرناها ، بيان
تطور الملاحة في كل فترة حسب الترتيب الزمني . فمثل هذه المحاولة خليق
بأن يخلف فجوات كثيرة كثيرة تجاوز الحد . وثمة أخطار في بناء صورة
متماسكة من مواد ترجع إلى عصور مختلفة ، ولكن يبدو أن هذا أقل
مدعاة للسخط من المنهج الزمني .

كذلك لا يمكن قصر دراستنا من حيث المكان على العالم العربي .
فالنصف الغربي من المحيط الهندي ، من سيلان حتى شرق إفريقيا ،
يكون وحدة ثقافية يجب علاجها كلاً واحداً . فالأنماط التقليدية للسفن
لا ترقى دائماً الحدود بين البلاد ؛ والأدلة التي تأتي من غرب الهند
قد تضارع في الأهمية الأدلة الواردة من الخليج الفارسي . ومن الضروري ،
ونحن نبحت في تطور الشراع المثلث ، أن نغض أبعد من ذلك فوق
رقعة العالم القديم كله . ولكننا رغم ذلك نستطيع وضع حد فاصل بين
سفن البحر المتوسط وسفن المحيط الهندي ؛ بل إن ألفاظ الملاحة تختلف
فيما بينهما . على أننا لا نتناول هنا سفن البحر المتوسط .

وإن أبرز خصائص السفن العربية في القرون الوسطى شيثان :
الطريقة التي كانت تُتخاط بها ألواح هيكل السفينة بعضها إلى بعض ،
فقد كانت لا تُشدّ بالمسامير ؛ وامتداد الشراع على طول السفينة .

ويختلف النمط الحديث عن نمط القرون الوسطى من وجهين رئيسيين :
أن الألواح تثبت الآن عادة بالمسامير ، وأن مؤخرة السفينة مربعة غالباً ،
بينما كانت جميع السفن القديمة حادّة المقدمة والمؤخرة . وسنزيد هذه
الخصائص شرحاً أثناء الوصف المفصل الذى نورده الآن .

الهياكل ومعداتنا

تستمد الأنماط الحديثة للسفن العربية أسماءها المختلفة لا من هيئة
معدّات السفينة كما فى أوربا ، ولكن من شكل الهيكل . فالبَغْلَة
والقَنْجَة والسَنْبُوق والجهازى وغيرها من الأسماء تطلق الآن على
السفن ذات المؤخرة المربعة مع تعديلات مختلفة فى الشكل والزخرف .
ولكن المؤخرة المربعة بما تشتمل عليه من حفر أو رسم دقيق هى من
نتائج التأثير الأوروبى منذ القرن السادس عشر . ويشتمل الطراز القديم
فى السفن التى تسمى الآن البوم والزاروق والبدن الح ، وهى تنتهى بطرف
حادّ فى كلتا المقدّمة والمؤخرة (اللوحة الأولى) . ولكن لا ترد هذه
الأسماء فى كتب القرون الوسطى . وقد ورد ذكر السنبوق ، ولكن

* انظر فى البَغْلَة والجهازى (من جهاز « سفينة » فى الفارسية)
ر . دوزى R. Dozy : Supplément aux dictionnaires arabes (الطبعة
الثانية ، ليدن — باريس ١٩٢٧) ، الجزء الثانى ص ٤٠٩ ب ، ثم الجزء الأول
ص ٢٢٨ ب . (المترجم)

لا يمكن أن يكون من النمط الحديث ذى المؤخرة المربعة ؛ ويبدو أنه كان يطلق على مراكب صغيرة فى البحر الأحمر . كذلك نقرأ عن الجَلْبَة فى البحر الأحمر* ، وعن بوارج القراصنة الممنود ، كما نسمع أن الزورق والدُونِيج والقارب مراكب صغيرة . ويورد لنا بعض الكتاب عدة أسماء أخرى مجردة فى قوائم من أسماء السفن والقوارب . ولكن لا نجد فى أية حالة من الحالات وصفاً للنمط الخاص الذى يطلق عليه هذا الاسم أو ذاك . ومع ذلك نستطيع أن نقول إن شكل الهيكل كان أساس التقسيم والتصنيف كما هو اليوم . و « المركب » و « السفينة » علما ن على جنس السفينة . و « الفُلْكَ » قرآنية . و « دَوْ » Daw اسم من اللغة السواحلية لم يستعمله العرب ، ولكن أشاعه الكتاب الإنجليز محرفاً إلى « dhow »* (٨١) .

* انظر Bibliotheca Geographorum Arabicorum (المجلد الرابع ، ص ٢٠٦ ، س ٢١ و ٢٢) ، وقاموس بزرک (ص ١٩٥ ب آخر سطر — ١٩٦) ، وقاموس ابن جبیر (انظر هامش ٨٢) (ص ٢٧) ، ودوزى (الجزء الأول ، ص ١٢٠٤) . (المترجم)

** الواقع أن العرب استعملوا هذا الاسم . فقالوا داو وذو . انظر دائرة المعارف الإسلامية ، مادة Dâw (النسخة الإنجليزية ، المجلد الأول ، ص ١٩٣٠) ، وموريز (Arabien ، ص ٧٤ ، الهامش الثانى) . (المترجم)

(٨١) ج. هورنل فى بحثه A tentative classification of Arab seacraft ،
 = Mariner's Mirror (يناير ١٩٤٢) . و ا. فليز : Sons of Sindbad

وكانت ألواح الهيكل تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند . واللفظ Teak (المترجم : فى الإنجليزىة) يقابله فى العربىة والفارسىة ساج ، والأصل فىه بدون تعطيش الجيم ، وهو من « سالك » فى البراكريتية Prakrit ؛ (بينما أن الأسماء الأوربية مشتقة من الصيغة tēka فى الدرافيدية Dravidian) . ويوصف هذا الخشب فى دائرة المعارف البريطانىة (الطبعة الحادية عشرة) بأنه « أنفس أنواع الخشب المعروفة

== (لندن ، ١٩٤٠) ، فى مواضع عدة . و ر . ل . بون R. L. Bowen : Arab Dhows of Eastern Arabia (رحبوت Rehoboth ، ماساشوسنسس Massachusetts ، ١٩٤٩) . ويمكن أن نجد قائمة بأسماء السفن فى كل من المقدسى ، ص ٣١ (المترجم : و ٣٢) ؛ والأردى ، حكاية أبى القاسم البغدادى ، ط ١ . متر (هيدلر ، ١٩٠٢) . وانظر أيضاً . جلدمايستر J. Gildemeister : « Über arabisches Schiffswesen » ، فى Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ؛ و ه . كندرممان H. Kindermann : « Schiff » im Arabischen (١٩٣٤ ، Zwickaw ، تسفيكاف) .

ولم أجد أى بيان عن طول هيكل من الهياكل إلا فى برك ، ص ١٧ — ١٩ ، حيث تذكر سفينة طولها ٥٠ ذراعاً عادياً أى ٧٦ قدماً تماماً (« وكان طول مركبه خمسين ذراعاً بذراع ، العمل من مشعر الأبط إلى طرف الإصبع الوسطى » إضافة المترجم) . وكان الذراع العادى يساوى ١٨ ر٢٤ بوصة ؛ انظر ا . نيكلسون Men and Measures : E. Nicholson (لندن ، ١٩١٢) .

* لهجات فى شمال الهند ووسطها قامت إلى جانب السنسكريتية أو تفرعت منها .
(المترجم)
** اسم مجموعة من اللغات الهندية تضم أهم لغات جنوب الهند . (المترجم)

جميعاً». فهو شديد الاحتمال، «متى تم إعداده لم ينشق أو يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله». وإذا اتصل بالحديد لم يكن في هذا الاتصال ضرر له أو للحديد». وهو ليس شديد الصلابة، وإنما يسهل استعماله، وله مرونة وقوة عظيمتان. وهو عظيم النماء في تلال جنوب الهند، وفي بورما وسيام وإندونيسيا. وكان منذ أقدم الأزمان يستورد إلى الخليج الفارسي من الهند، وقد عُثر عليه بين آثار البابليين والآشوريين والساسانيين. ومن الجلى أن ثيوفراستوس Theophrastus (حوالى ٣٠٠ ق. م) يشير إليه حيث يقول: «يقولون إن في جزيرة تيلوس Tylus [البحرين] اتجاه الساحل العربى نوعاً من الخشب يبنون به سفنهم، وإنه يكاد يمتنع على البلى إذا كان في ماء البحر، فهو يبقّى أكثر من مائتي سنة إذا ظل في الماء، فإذا أخرج منه كان أسرع إلى التلف وإن لم يتطرق إليه إلا بعد حين». ولما لم يكن في منطقة الخليج الفارسي مثل هذا الخشب الطويل البقاء، فمن المؤكد تقريباً أنه ساج مستورد من الهند. كذلك «الدعائم والألواح» التي يذكر كتاب بريولوس أن عمارة كانت تستوردها من برباجازا ربما كانت تشتمل على الساج لبناء السفن. ويقول المسعودي صراحة إن سفن المحيط الهندي كانت تبني من الساج. ويقول ابن جبیر إن خشب بناء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن^(٨٢).

(٨٢) دائرة المعارف البريطانية، الطبعة الحادية عشرة، مادة «Teak»

وال « Coconut » (المترجم : في الإنجليزية) هو في العربية النارجيل ، وقد انحدرت هذه الكلمة إلى العربية عن طريق الفارسية من نارجيل (بجيم غير معطشة) في البراكريتية . ويسميه العرب أيضاً « الجوز الهندي » ، وهو الاسم الذي استعمله ماركو بولو . ويبدو أن هذه الشجرة وليدة جنوب الهند ، وإندونيسيا ، وسيلان ، وجزر ملدايف ولـكاداف . ثم انتشرت شيئاً فشيئاً إلى بلاد العرب غرباً ، فقد رآها ناصر خسرو في عُمان في القرن الحادي عشر ، كما ذكر ابن بطوطة في القرن الرابع عشر أنها تنمو في ظفار ، وهي ميناء في حضرموت

== (المقول عنها) . وانظر عن بقايا الساج القديمة كتاب بريولوس ، ط شف ، ص ١٥٢ ؛ و ج . هورتل في بحثه : The origins and ethnological significance of Indian boat designs ، في Memoirs of the Asiatic Society of Bengal ، المجلد السابع (كلكتا ، ١٩٢٠) ؛ وكذلك و . أوزلي Travels in Various Countries of the East : W. Ouseley (لندن ، ١٨١٩ وما بعدها) ، ص ٢٨٠ ، هامش ٦٧ . وانظر ثيوفراستوس : History of Plants ، الكتاب الخامس ، الفصل الرابع ، ترجمه إلى الإنجليزية . هورت في Loeb Classical Library (لندن ، ١٩١٦) ، (وقد نقلنا عنه) ؛ وكتاب بريولوس ، الفصل ٣٦ : dokôn kai kenatôn ، وقد ترجمها شف إلى « ألواح خشب الساج » متأولاً على نحو مقبول . والمسعودي ، مروح الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ ؛ ورحالة ابن جبير ، نشرها و . رايت W. Wright ، الطبعة الثانية ، تفحصها م . ي . دي جوبه (لندن ، ١٩٠٧) ، ص ٧١ .

كانت له صلات تجارية وثيقة بالهند . ولكن كان العرب والفرس القدامى يستوردونها من الهند وجزرها ، أو يذهبون إلى مواطنها نفسها ويبنون سفنهم فيها . وكانت جزر ملدايف ولكاداف مسرعا لنشاط بالغ في بناء السفن ، ففيها كانت تبني السفينة كلها من مختلف ما تنتجه شجرة جوز الهند : هياكلها وصواريها وخيوطها المغروزة وحبائها ، بل حتى شرعها ، كما سنبين فيما يلي . وكانت السفن بعد بنائها على هذا النحو تشحن بخشب جوز الهند وثماره ، ويؤتى بها إلى عمان والخليج الفارسي (٨٣) .

وهكذا كان الخشب الذي تبني به هياكل السفن في جميع الأرجاء الواقعة شرق السويس أو جنوبها يكاد يأتي دائماً من الهند وجزرها . ولم يشذ عن ذلك فيما أعرف إلا أسطولا سنخريب والإسكندر ، إذ بنيا بخشب لبنان أو أعالي أرض الجزيرة . فقد كانت أشجار النخيل والسرو

(٨٣) دائرة المعارف البريطانية ، الطبعة الحادية عشرة ، مادة « Coconut » ؛ وتاج العروس ، مادة « نارجيل » . وابن بطوطة ، الجزء الثاني ، ص ٢٠٤ وما بعدها . وبذكر كتاب بربلوس ، الفصل ٧ (المترجم : صحته الفصل ١٧) ، أن أشجار جوز الهند كانت تنمو في شرق إفريقية ، وذلك إذا كان ملر محققاً في تصحيح nauplios إلى nargilios . وأبو زيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وبزرگ ، ص ١٨٩ ؛ والإدرسي ، الورقة ١١٩ . (المترجم : لم يذكر المؤلف النسخة الخطية التي اعتمده عليها من كتاب الإدرسي ، وهو نزهة المشتاق في اختراق الآفاق .)

حول الخليج الفارسي غير صالحة عامة لبناء السفن (٨٤).

وكان الهيكل يُثَبَّتُ بعضه إلى بعض على أبسط وجه ممكن . فكان الهَرَاب *keel* " يوضع أولاً على الأرض ، ثم تربط إليه ألواح أفقية على كلا الجانبين بخيوط من الليف ، وتشد هذه الألواح بعضها إلى بعض بهذه الخيوط أيضاً . وليس في المصادر ذكر للضاروع *ribs* " أو أى تصميم للبناء ، كما أننا لا نجد شيئاً من هذا في نموذجين للسفن العربية التقليدية يضمهما متحف جرينتش *Greenwich Museum* ، وقد صنعهما ملاح في مسقط في أواخر القرن التاسع عشر . ولكن لا بد أنه كانت للسفن عابرة المحيط ، مهما يكن حجمها ، ضاروع ، وإلا لكانت أضعف من أن تقاوم الأمواج . وكانت ألواح الجانبين متلاصقة الأطراف *carvel-built* ، فإن السفن التي تركب فيها الألواح الخارجية بحيث تغطي أطرافها بعضها بعضاً *clinker-built* وليدة مياه شمال أوروبا ، ولم تعرف في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر . وكانت الخيوط تغرز خلال

(٨٤) د. د. لوكنيل: *Ancient Records of Assyria and Babylonia* (شيكاغو، ١٩٢٧) ، الجزء الثانى، ص ٣١٨ وما بعدها ؛ وأريان: *Anabasis* ، الكتاب السابع ، الفصلان ١٩ و ٢٠؛ وهورنال : * *Indian boat designs* » ، ص ١٩٤ .

* لوح القعر الطولى . (المترجم)

** هى ألواح طولية مقوسة تثبت إليها الألواح الأفقية بالمسامير . (المترجم)

ثقب تدق على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة . ونرى في نموذجي متحف جرينتش أن الخيوط تشد في قوة من الداخل فوق قطع ضيقة طويلة من الخشب stringers . ويمكن أن تكون هذه الخشبات اختراعا حديثاً ، ولكن من الصعب أن نرى كيف كان يمكن شد الألواح المتلاصقة الأطراف بعضها إلى بعض دون هذه الخشبات ودون الضلوع . ولم تكن السامير أو الأوتاد الخشبية تستعمل في بناء أى جزء من أجزاء السفينة^(٨٥) .

وقد لاحظ الجميع — من يونان وهنود وعرب وأوربيين — استعمال الخيوط بدلا من السامير في تثبيت الألواح ، وهو يستأهل حقاً كل اهتمام . ونجد أحسن وصف للخيوط في ابن جبير وهو يتحدث عن الجلاب التي كانت تبني في عيذاب ، وذلك حيث يقول : « إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه [يعنى صناع السفن] إلى أن يتخيّط ، ويفتلون منه أمراساً يخيطون بها المراكب » . وتذكر أيضاً الخيوط المصنوعة من ليف النخل ، بل من

(٨٥) و . ه . مورلاند W.H. Moreland في بحثه The ships of the Arabian Sea about A.D. 1500 ، بمجلة J.R.A.S. (يناير وأبريل ١٩٣٩) (المترجم : ص ٦٣ — ٧٤ و ١٧٣ — ١٩٢) . والإدريسى ، الورقة ٨٤ ب .

* نجد مثل هذا القول في ابن بطوطة (ج ٤ ، ص ١٢١) : « ويحملون =

الحُصْر ^{rush} * والحشيش أيضًا . وتُرى الخيوط واضحة في مثالين تاريخيين : في إحدى الصور المنحوتة التي تزين المباني الأثرية القائمة في سانكي ^{Sanchi} * والتي ترجع إلى القرن الثاني قبل الميلاد ، وفي صورة مع مقامات الحريري التي كتبت في القرن الثالث عشر الميلادي (اللوحة السابعة) .

وقد لاحظ كتاب العصور القديمة والوسطى طريقة البناء هذه في البحر الأحمر ، وعلى طول ساحل شرق إفريقية ، وفي عمان ، والخليج الفارسي ، وساحل مالابار وكوروماندل ^{Coromandel} في الهند ، وجزر ملدايف ولكاداف . ومن الجلى في الواقع أن هذه هي الطريقة الوحيدة التي استوطنت النصف الغربي من المحيط الهندي قبل القرن الخامس عشر ^(٨٦) . ولكن لم يكبد يمضى عام ١٥٠٠ حتى كانت سفن

== القنبر بفتح القاف وسكون النون وفتح الباء الموحدة والراء وهو ليف جوز النارجيل ، وهم يدبغونه في حفر على الساحل ، ثم يضرّبونه بالمرازب ، ثم يعزله النساء ، وتصنع منه الجبال لخياطة المراكب » . (المترجم)

* (نبات) = *Juncus arabicus* (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) .
(المترجم)

** قرية صغيرة في وسط الهند . (المترجم)

(٨٦) مصادر السفن الخيطة : (١) المصادر الهندية : انظر ر . موكرجي *A History of Indian Shipping and Maritime Activity: R. Mookerji* (لندن، ١٩١٢)؛ وج . مارشال *J. Marshall* وف . فاوشير *F. Foucher* ==

ما لا بار تُبنى بكثير من مسامير الحديد ، كما يقول الرحالة الأوروبيون ؛ وقد يكون هذا راجعاً إلى محاولة مستميتة لتقليد البرتغاليين ، الأعداء الجدد ، أو إلى رغبة في احتذاء الينكات الصينية التي كانت تزور كلكتا منذ زمن طويل . ومنذ قدوم السفن الأوربية أخذت السفن المثبتة بالحديد تحمل شيئاً فشيئاً محل السفن المثبتة بالخيوط في معظم أرجاء

The Monuments of Sanchi ، الجزء الثاني ، اللوحة ٥١ . (ب) المصادر اليونانية : بربيلوس ، الفصول ١٥ — ١٦ و ٣٦ و ٦٠ ؛ وبركوبيوس : Persian Wars ، الكتاب الأول ، الفصل ١٩ . (ج) المصادر العربية : اليعقوبى ، ص ٣٦٠ (المترجم : بسمها المراكب الحيطية) ؛ وأبو زيد ، ص ٨٧ — ٨٨ و ١٣٠ — ١٣١ ؛ والسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ ؛ والإدريسي ، الأوراق ١٩ ب و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ وابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ (المنقول عنهما) ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . وانظر عن سفينة الحريرى اللوحة السابعة ، وما كتب تحمها . (د) المصادر الأوربية : جوردانوس Mirabilia Descripta : Jordanus ، ترجمه إلى الإنجليزية ه . يول (لندن ، ١٨٦٣) ، Hakluyt 1st Series ، المجلد ٣١ ، ص ٥٣ ؛ وجوفانى دى مونتي كورفينو كتاب يول : Cathay and the Way Thither (لندن ، ١٩١٥ ، الطبعة الثانية) ، القسم الثالث ، ص ٦٧ ؛ وماركو بولو ، ترجمة ه . يول الإنجليزية ، الطبعة الثالثة (لندن ، ١٩٠٣) ، الجزء الأول ، ص ١١١ ؛ والراهب أودوريك Friar Odoric ، في كتاب م . كومروف Contemporaries of Marco Polo : M. Komroff (لندن ، ١٩٢٨) ، ص ١٧ ؛ وج . كرىرى G. Carreri ، كما نقل عنه ا . و . ستيف A. W. Stiffe في بحثه Former trading centres of the Persian Gulf ، جغرافية Geographical Journal ، المجلد ١٢ ، ص ٢٩٤ . واضر مورلاندا .

المحيط الهندي . ولكن لا تزال السفن المخيطة قائمة في صور متواضعة ، من قوارب صيد ومطاييل ، على السواحل البعيدة عن التأثيرات الاقتصادية الحديثة : كجنوب بلاد العرب وشرقها (اللوحة الثامنة) ، وجنوب الهند والجزر المجاورة ، ثم لامو Lamu في كينيا حتى عهد قريب (٨٧) .

فكيف وأين ولماذا نشأت هذه الطريقة ؟ لا نملك في الإجابة على هذا إلا الظن . فقد عرفت هذه الشواطئ كلها المراكب البدائية العادية — قوارب الجلد ، وحُزَم البوص ، والمطاييل المحفورة . ويبدو أن المطاييل كُتبت أولاً بوضع ألواح على الجزء السفلي وشدها إليه بالخيوط . وقد نستدل بالأصل الهندي لخشب الساج وخشب جوز

(٨٧) يعالج مورلاند في J. R. A. S. (أبريل ١٩٣٩) ، ص ١٧٩ وما بعدها ، للاحطاط البرتغاليين والإيطاليين على المسامير في السفن العربية خلال تلك الفترة . وانظر عن بقايا السفن المخيطة الآن : فليز ، ص ٥٤ و ١٣١ ؛ وب. توماس Arabia Felix : B. Thomas (لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢ ؛ وهورنل في بحثه Indian boat designs وبحته The sea-going mtepe and dau of the Lamu Archipelago المنشور بمجلة Mariner's Mirror ، المجلد ٢٧ (يناير ١٩٤١) ، ص ٥٤ — ٦٨ . ولن أحاول ذكر الإشارات العديدة في الكتابات الغربية منذ عصر النهضة ، وقد ذكر بعضها ج . هورنل في كتابه : Water Transport : Origins and Early Evolution (كمبردج ، ١٩٤٦) ، ص ٢٣٥ .

الهند اللذين استعملوا في العصور التاريخية على أن طريقة الحياطة انتشرت هي أيضاً من الهند . وقد يكون ذلك كذلك ؛ ولكن لا يمكننا أن نستبعد أن الحياطة استعملت أولاً مع خشب النخيل في الخليج الفارسي ، ثم طُبِّت فيما بعد على الأخشاب الأفضل التي كانت تستورد إلى هناك من الهند ، وقد تكون انتشرت من تلك الأرجاء إلى الهند نفسها . ولا بد أن السبب الأول لاستعمال طريقة الحياطة هو أن المواد اللازمة لها كانت قريبة المأخذ للشعوب البدائية في هذه البقاع ، بينما كان الحديد أو البرونز الذي يمكن أن تصنع منه المسامير لا يزال بعيد المنال^(٨٨) .

ولا يمكن أن يقال أكثر من هذا عن الأصول . ولكن ثمة مسألة أدعى إلى الاهتمام هي : لماذا بقيت طريقة الحياطة قروناً عدة بعد أن عُرِف وأمكن استعمال المسامير ؟ لقد بدا ضعف السفن المخططة للرحاله القادمين من مناطق البحر المتوسط : لابن جبير الذي جاء من أسبانيا ، وماركو بولو ، وجوردانوس ، ولجوفاني دي مونتي كورفينو الذي كتب يقول : « إن السفن في تلك الأنحاء شديدة الضعف والغرابة ، لا حديد

(٨٨) أجانارخيديس ، الفصل ١٠١ ؛ وايزيدور الماراكسي ، الفصل ٢٠

(ق. Geog. Gr. Min. ، الجزء الأول) ؛ وكتاب بريولوس ، الفصلان ٧ و ٢٧ ؛ وبليي ، N. H. ، الكتاب السادس ، الفصل ٣٤ . وهورنل : Water Transport .

فيها ولا جافظة [انظر فيما بعد] . فإذا انقطع الخيط في مكان ما حدث ثقب ولا ريب ! ولهذا كانوا يصلحون الخيوط ، قليلاً أو كثيراً ، مرة كل عام ، إذا أرادوا ركوب البحر .

وكان من المستحيل بناء سفن كبيرة حقاً كالينكات الصينية بهذه الطريقة . فمثل هذه السفن ستكون عرضة للتحطم تحت الصدمات المتصلة للرياح الهوجاء والأمواج العاتية ، ويبدو لنا من كتاب بزرک أن الرياح كانت تغرق الكثير من السفن . وإذا كانت سفن كهذه قد مضت إلى الصين وموزمبيق ، فقد كان الفضل في ذلك لشجاعة ملاحيها ومهارتهم ورغبة تجارها في الكسب . وحتى إذا لم تغرق السفينة ، كان لا بد دائماً من قذف الماء من بطنها ، لأن ألواحها كانت تسمح بتسرب الماء ولأنه لم يكن لها ظهر deck . (انظر ص ٢٥٩ — ٢٦٠ فيما بعد) .

... gemuit sub pondere cymba

(٨٩) (فرجيل) *sutilis, et multam accepit rimosa paludem* .

(٨٩) ابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ ؛ وماركو بولو ، الجزء الأول ، ص ١١١ ؛ وجوردانوس ، ص ٥٣ ؛ وجوفاني دى مونتي كورفينو في كتاب يول : Cathay ، القسم الثالث ، ص ٦٧ (المنقول عنها) . وفرجيل ، الإنيادة Aeneid ، الكتاب السادس ، السطران ٤١٣ و ٤١٤ (المنقولان) . وبزرک ؛ ومورلاند . وهو رنل : Water Transport ، ص ٢٣٦ ، حيث بقول إن —

(« ... صرّت السفينة المخيطة تحت وطأة الحمل ، وتسرب إليها كثير من ماء المستنقع » .) فإذا كان هذا مبلغ ضعف السفن المخيطة ، فاماذا بقيت ؟ بدا هذا مشكلة لكثير من كتّاب العصور القديمة والوسطى ، فاقترحوا لتفسيرها طائفة متنوعة من الأسباب :

١ — كان بهوجا Bhoja ، الكاتب السنسكريتي القديم ، أول من قال إنه كانت في البحر صخور من المغناطيس تجذب السفن المثبتة بالحديد إلى حتفها . ولا بد أن هذه الأسطورة كانت شائعة في العالم القديم ، فإننا نجدها ثانية في بروكوبيوس . ولكنه يدحضها مستنداً إلى أساس منطقي سليم ، فهو يقول إن السفن اليونانية والرومانية في البحر الأحمر كانت فيها مسامير وقطع أخرى من الحديد ، ومع هذا لم يكن يصيبها أبداً أى أذى . ولكن تظهر الأسطورة من جديد في مصدرين يرجعان إلى القرن الرابع عشر ، أحدهما وصف باللغة العربية لرحلة على الإسكندرية ، وثانيهما « الرحلات » Travels الجغرافية المنسوبة إلى السير جون ماندفيل Sir John Mandeville . (٩٠) .

= السفن المخيطة في سيلان ، قبل أن تتدثر أخيراً ، كانت تفك أجزاؤها كل عام ثم تجمع وتختاط من جديد .

* هذا المصدر العربى هو « كتاب الإلمام بما جرت به الأحكام والأمور المغضية في وقعة الإسكندرية » لمحمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندري النويرى (٧٧٥ هـ / ١٣٧٣ م) . (المترجم)

(٩٠) بهوجا ، في موكرجى ، ص ٢١ ؛ و بروكوبيوس ، Persian Wars ، =

٢ — تنسب روايتان لرحلة ماركو بولو نحو سفن هرمز من مسامير الحديد إلى صلابة الخشب الذى بنيت منه ، فقد كان يخشى أن ينشق إذا دقت فيه مسامير الحديد . ولكن هذا التفسير لا يصدق عامة ، حتى إذا صدق على تلك السفن خاصة . فقد رأينا أن خشب الساج على الأقل طيع إلى حد بالغ ؟ هذا إلى أن استعمال الحديد منذ زمن طويل فى جميع تلك الأرجاء يدحض هذا السبب (٩١) .

٣ — ويورد المسعودى سبباً آخر غير كاف ، محاولاً فى قوة الوصول إلى تفسير علمى ، وذلك حيث يقول : « وهذا [استعمال الخيوط بدلا من المسامير فى تثبيت الألواح] لا يكون إلا فى البحر الحبشى ؛ لأن مراكب البحر الرومى والعرب [هناك] كلها ذوات مسامير ، ومراكب الحبشى لا يثبت فيها مسامير الحديد ، لأن ماء البحر يذيب الحديد ، فترق المسامير فى البحر فتضعف ؛ فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا منها وطلبت بالشحم والثورة . » وليس فى هذا التدليل قوة ، لأن البحرين

= الكتاب الأول ، الفصل ١٩ ؛ و « كتاب الإلمام » ، نشره ي . جلدبايستر فى Über arabisches Schiffswesen ، فى Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) ، ص ٤٣٧ ؛ وماندويل ، ط ج . أشتون J. Ashton (لندن ، ١٨٨٧) ، الفصل ٥٣ ، ص ١٢٥ .

(٩١) ماركو بولو : Latin 2 و Ramusio ، فى الموضع المذكور ؛ وانظر مورلاند ، ص ٦٨ وما بعدها و ١٨٢ وما بعدها .
 * فى لسان العرب الثورة من الحجر الذى يحرق ويسوى منه الكس . (المترجم)

لا يختلفان في الملوحة وغيرها من الخصائص الكيماوية إلا إلى حد لا يذكر . وعلى العكس من ذلك ، نجد أن ألواح الساج في المحيط الهندي لا تتلف الحديد كما تتلفه ألواح البلوط في البحر المتوسط (٩٢) .

٤ — وللهياكل الخيطة ميزة لاحظها ابن جبير والإدريسي وابن بطوطة ، وهي أنها مرنة ، فإذا اصطدمت بشعاب المرجان في البحر الأحمر أو غيره كانت أقل قابلية للكسر من المركب المسماري . كذلك في ساحلي مالابار وكورومانديل بالهند كانت السفن الخيطة تستطيع الرسو على الشاطئ فوق الزبد الكثيف ، وتحمل الصدمة حين تلقى بها موجة عاتية على ساحل رملي (٩٣) .

(٥) ولكن لعل السبب العاصل في بقاء السفن الخيطة الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في المناطق التي نحن بصدددها . وليس معنى

(٩٢) المسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٦٥ (المنقول عنها) .
وفيجينيوس C. Lang Epitome Rei Militaris : Vegetius ، نشره ك. لانج (ليبرز ، ١٨٨٥) ، الكتاب الرابع ، الفصل ٣٤ . وج. جونستون J. Johnstone :
Introduction to Oceanography (لندن ، ١٩٢٣) ، ص ١٣٧ .
ومورلاند ، ص ١٩١ — ١٩٢ .

(٩٣) الإدريسي ، الورقة ٨٢ ب ؛ وابن جبير ، ص ٧٠ — ٧١ ؛
وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٢١ . وج. بروس J. Bruce :
Travels to Discover the Source of the Nile ، الطبعة الثالثة (لندن ، ١٨١٣) ، الجزء الثاني ، ص ١٠٧ .

هذا أن الحديد لم يكن موجوداً . فقد كان دائماً يستخرج من المناجم ويستعمل في الصناعة في مناطق كثيرة بالهند ، وفي إيران ، وفي السودان (ولكن في الداخل) ؛ كما كان يمكن الحصول عليه في مصر . ولكن يبدو أن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة ، وكانت صناعة الحديد في المناطق الأخرى ضيقة النطاق . فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجارى الخياطة في الرخص ، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال لا تحتاج إلى صناعة دقيقة . ومن الغريب أن هذا السبب الاقتصادي لم يذكره أى مصدر ، وإن كان أبسط تفسير وأقواه (٩٤) .

٦ - ويصح بعد هذا كله أن نذكر قوة التقاليد . فالتناس لا يتبعون العقل في كل أمورهم ؛ والملاحون محافظون إلى حد بعيد . فتفوق طريقة المسامير إلى حد ضئيل لم يكن يكفي لنبد الطرق القديمة . ولهذا لم تبدأ السفن المخيطة في الزوال سريعاً إلا حينما غيرت التجارة الأوروبية الوضع الاقتصادي كله في المحيط الهندي .

(٩٤) يدلنا مورلاند ، ص ١٨٨ ، على غلاء الحديد حوالى عام ١٦٠٠ م ، وهو أقدم تاريخ لدينا عنه بيانات . والمشكلة الحقيقية الوحيدة هي مصر : لماذا اختلفت سفن الفلزم عن سفن الإسكندرية ؟ اعلمه يجب تفسير ذلك بالسبب الرابع ، وهو مرونة السفن المخيطة ، على أن ندخل في اعتبارنا شعاب المرجان في البحر الأحمر . * يقال إن الحجاج هو « أول من أجرى في البحر السفن المقيّرة المسمرة غير المخززة » (الحيوان للحافظ ، القاهرة ١٩٠٧ ، ج ١ ، ص ٤١) . (المترجم)

وكان لا بدّ بعد تركيب الهيكل من حمايته من عوادي البحر .
ويذكر ابن جبير وحده الجلفظة بمادة صلبة ، فهو يشير إلى شيء يسمى دُسْرًا
« من عيدان النخل » ، ويمكننا ترجمة هذه الكلمة (المترجم : إلى الإنجليزية)
بـ oakum . وينفى جوفاني دي مونتي كورفينو وجود أية جلفظة في السفن
التي رآها في البحر العربي . ويقول الكتاب العرب عامة إن الألواح
كانت تُسدّ بمزيج من القار أو الراتينج ودهن الحوت . ويقول الإدريسي
وهو يصف الحيتان في المحيط الهندي : « (وذكروا الرّبانين [أيضاً])
أنهم يتصيدون ما صغر منها ، فيطبخونها في القدور ، فيذوب جميع لحمها
ويعود شحمها مذابا ، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن في عدن وغيرها من
المدن الساحلية وفي بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين ، وهو
عمدتهم في سدّ خروق المراكب يسدّ خروقها » . وكان الغرض من هذا
أيضاً حماية القاع من دودة السفن shipworm . وكان الطلاء coating
عامة بدهن السمك ، ويقول ابن جبير إن دهن القرش لا يفضل في هذا
شيء (٩٥) .

(٩٥) ابن جبير ، ص ٧٠ ، وانظر عن الدُسْر : قاموس رايب لابن جبير ، الطبعة الأولى ،
ص ٢٢ (المترجم : الطبعة الثانية ، ص ٣٠ — ٣١ تحت مادة خل) ؛ وتعريف الجوهري
لها ؛ وقد ترجمها ك . شياپاريلي C. Schiaparelli : Ibn Gubayr, Viaggio
(روما ، ١٩٠٦) ، ص ٤٢ ، بـ « filamenti » (المترجم : « ألياف ») .
وقارن بذلك القرآن ٥٤ : ١٣ (المترجم : « وحملته على ذات ألواح »)

ويكتنف الغموض مسألة ظهور السفينة ومداه . فجوردانوس في صدر حديثه عن مالابار يقول : « كذلك السفن لا ظهور لها ، وإنما هي مفتوحة ، ويتدفق إليها الماء ، فنرى رجالها دائماً أو معظم الوقت يقفون في بركة من الماء يقذفونه إلى البحر » . ويقول ماركو بولو عن سفن هرمز أنه لم يكن لها ظهور ، ولكن كانت شحنات الساع تغطي بالجلود . ويقول دوارتي باربوسا Duarte Barbosa وفارثيما Varthema مثل هذا القول عن سفن مالابار بعد عام ١٥٠٠ بقليل . ولم تعرض لى أية إشارة إلى ظهور للسفن العربية في المحيط الهندي . ولكن يذكر برك البهائجات « حجرات السفينة » ، ومن الصعب أن نعتقد أن السفينة التي تستطيع حمل أربعمائة رجل ، كما يقول ، لم يكن لها ظهر فوق جانب منها^(٩٦) .

= ودرسر ») ، حيث يفهم من الدرسر معنى « مسامير الخشب » . وانظر جوفاني دى موفني كورفينو في كتاب يول : Cathay ، القسم الثالث ، ص ٦٧ . وأبو زيد ، ص ١٤٠ — ١٤١ ؛ والمسعودي ، مروج الذهب ، الجزء الثاني ، ص ٣٦٥ ؛ والإدريسي ، الأوراق ٢٤ ب (المنقول عنها [المترجم = ص ٦٤ من الجزء الأول من مخطوطة كوبريلي ، وفي دار الكتب المصرية نسخة مصورة منها]) و ٣٤ ب و ٨٤ ب ؛ وماركو بولو ، في ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ويقول بروكوبيوس : Persian Wars ، الكتاب الأول ، ص ١٩ : « لأنها ليست بحافظة بالغار أو أية مادة أخرى » ، ولكنني أرى خطأ الشخص الذي استقى منه هذا القول العام المطلق .

(٩٦) جوردانوس ، ص ٥٣ (المنقول عنها) ؛ وماركو بولو ، في ترجمة يول ، الجزء الأول ، ص ١١١ . ودوارتي باربوسا ، في Hakluyt Society ، السلسلة =

وكانت الدفة الجانبية هي النوع الوحيد من الدفات الذي عرفه العالم القديم والعالم الوسيط ، وكانت دفة كبيرة بين مؤخرة السفينة وجانبها . وكان لابد للسفن التي تمخر البحار من دفة على كل جانب ، لأنه إذا مالت الرياح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه إلى حد لا يكون لها معه أثر . وقد تكون صيغة التثنية في السكامة العربية « سكان » دليلا على هذه الدفة المزدوجة . ولكن في القرن الثالث عشر كان العرب يعرفون دفة المؤخرة . فجوفاني دى مونتي كورفينو يقول : « ولهم دفة ضعيفة واهية ، كسطح المائدة ، عرضها ذراع ، في وسط المؤخرة » . وهذا هو تماما ما تطلعنا عليه الصورة الملحقة بمقامات الحريري ، التي ترجع إلى عام ١٢٣٧ (اللوحة السابعة) . ويرجع أقدم مثال ثابت لدفة المؤخرة إلى عام ١٢٤٢ ، ويرى على خاتم seal مدينة إلبنج Elbing بألمانيا . ولكنني لم أستطع الوصول إلى تفسير

== الثانية ، المجلد ٣٩ ، ص ٧٦ ؛ وفارثيا ، في Hakluyt Society ، السلسلة الأولى ، المجلد ٣٢ ، ص ١٥٢ . وبزر : ص ٣٣ و ٩٤ و ١٤١ (البلنجات) ؛ و ١٦٥ (سفينة تقل أربعائة رجل [المترجم : في النص ثلاث سفن فيها ألب ومائتا رجل]) ؛ كذلك ٥٣ (مائتا عبد) . ولا تزال السفن الصغيرة حالية من الظهور : انظر وصف فلبرز لزاروف في البحر الأحمر ، ص ٥ — ٧ .
* لم يقل أحد إن الألف والنون في سكان للتثنية ، فليس هناك مفرد «سك» . وسكان كلمة غامضة ، قد تكون متقولة عن السريانية ؛ انظر فرنكل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ — ٢٢٣ . (المترجم)

لظهور دفعة المؤخرة في وقت واحد في هاتين المنطقتين الشديديتي
التباعده (٩٧).

وكان الأنجر أو المرساة غليظا لا دقة فيه . وقد رآه جيملى كيرى
Gemelli Carreri في الخليج الفارسى في القرن السابع عشر مصنوعا
من الحجر ، وفي وسطه ثقب للحبال . ووجدته فارثيا من الرخام في
كلكتا . ولكن ربما عرفت المراسى المعدنية أيضاً ، كما عرفت في البحر
المتوسط قبل ذلك بزمان طويل . ويبدو أن لسفينة الحريرى مرساة
معدنية على شكل الخطاف ، كحال السفن الشراعية عامة في تلك الأجزاء
حتى اليوم . وكان في السفن عابرة المحيط في القرن العاشر مراس عدة
قد تبلغ ستة (٩٨) .

(٩٧) جوفانى دى مونتي كورفينو ، في يول : Cathay ، القسم الثالث ،
ص ٦٧ (المتقول عنها) . وصورة الحريرى (اللوحة السابعة) . و ج . س . ل .
كلاوز : Sailing Ships : G. S. L. Clowes (لندن ، ١٩٣٠) ، القسم
الأول ، ص ٤٨ .

(٩٨) الأنجر في العربية من لَنَگَرُ في الفارسية (وقد أصبحت هذه اللام
جزءاً من أداة التعريف في العربية) ؛ ولكن ألا يمكن أن يكون من angkura
في اليونانية (المترجم : كما يقول فرنكل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص
٢٢٩) ؟ وانظر كيرى ، كما نقل عنه ا . و . ستيف في Geog. Journ. ،
المجلد ١٢ ، ص ٢٩٤ . وفارثيا ، ص ١٥٢ . وبزرک ، ص ٨٧ . (المترجم :
نلفت النظر بهذه المناسبة إلى وجوب تصحيح « أنجر » في الترجمة العربية لكتاب
متر (المذكور في هامش ٦٧ ، ج ٢ ، ص ٣١٦ ، س ٦) وكتابتها « أنجر » .)

وكانت السفينة تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة ، ويبدو من برك أن هذه كانت على نوعين : القارب والدونيچ . وكان القارب هو الأكبر فيهما ، ففي مرة حمل خمسة عشر رجلاً مقابل أربعة في الدونيچ ؛ وكان يمكن أن يقل ثلاثة وثلاثين رجلاً . وكان يستعمل للنجاة . و يروى أنه استعمل مرة لجر سفينة من دفتها ، بعد أن قذف رجالها بصاريها إلى الماء ليخف حملها ، وعَدِموا كل وسيلة أخرى لدفعها . وكان الدونيچ يستعمل للملاحة على الشاطئ أو النجاة ، وكان يمكن عند الضرورة تزويده بصار وشراع . كذلك كان العرب يحملون معهم دائماً مراكب صغيرة للبيع ، وكان تجار السفينة يصنعها فوق ظهرها ، أو كانت تصنع على الشاطئ كالمدرعات « السفن المخيطة المحلية » التي كانت عمان تصدرها إلى اليمن في زمن كتاب بريولوس (٩٩) .

الصواري والشرع

كان الصاري في هذه المياه يسمى عادة الدَّقْل أو الدَّقْل ، ومعنى

(٩٩) برك ، ص ٤٤ (المترجم : الصواب ٤٥) و ٦١ و ٦٩ و ٨٦ و ٨٨ و ١٦٧ و ١٩١ . وبريولوس ، الفصل ٣٦ . وفليز ، ص ٢٨ — ٢٩ .
* كان الدَّقْل أو الدَّقْل في المحيط الهندي هو الصاري في البحر المتوسط والدَّوْلَى في بحر الصين . وفي هذا يقول المسعودي في مروج الذهب (ج ١ ، ص ٢٤٤) : « ... الدَّقْل ، ويسميه أرباب المراكب في بحر الصين وغيره من بحر —

هذا الاسم في الأصل « جندع النخلة » . وهذا دليل على المادة الأصلية للصواري حول سواحل الجزيرة العربية ؛ ولكنها كانت تصنع في القرون الوسطى من شجر جوز الهند ، ويحتمل أنها كانت تصنع أيضاً من خشب الساج . ويمكن القول إن القرارية كانت تصنع من الخشب نفسه . وكان للسفن التي رآها ماركو بولو وجوفاني دي مونتي كورفينو صار واحد ، ويتحدث الكتاب العرب عادة عن الصاري في حالة الأفراد . ولكن نجد أحياناً عبارة مثل الدقل الأكبر ، وهي تدلّ ضمناً على وجود أكثر من صار . ولا بد أن الصاري كان شديد الطول بالنسبة إلى طول السفينة ، كما هي الحال في المراكب العربية الحديثة ؛ ويذكر بزرگ صاريّاً طوله خمسون ذراعاً ، أى ست وسبعون قدماً (١٠٠) .

= الحبشى الدولى ، ويسميه رجال البحر الرومى الصارى ... » . وكان المسعودى ، كما يقول في ج ١ ، ص ٣٣٢ و ٣٤٣ — ٣٤٤ ، حريصاً على أن يعبر « بلغة أهل كل بحر وما يستعملونه في خطابهم فيما يتعارفونه بينهم » ، وأن يخبر « عن عبارة كل بحر وما يستعملونه في خطابهم » . وستأتى ملاحظة المؤلف (ملحق الفصل الثالث ، بصدد القصة المنقولة عن ابن جبير) يقول فيها إن ابن جبير ، وهو من البحر المتوسط ، كان حريصاً على شرح الاصطلاحات الشائعة في المحيط الهندى . هذا ويرجع فرنسكل (المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٣) لفضلى الدقل والصارى (أو الصارية) إلى أصل أرامى . (المترجم)

* في القاموس المحيط القرية عود الشعاع الذى في عرضه من أعلاه . وهى مأخوذة من kerata في اليونانية (انظر قاموس ابن جبير ، ص ٤٤) . (المترجم)

(١٠٠) أبو زيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، =

وكانت الشرع (جمع شرع = قلاع) تنسج من أوراق جوز الهند أو سعف النخل ، أو تصنع من نسيج الأشرعة القطنى . ولم يرد ماركو بولو وجوفانى دى مونتي كورفينو سوى شرع واحد . ويتحدث بزرك أحياناً عن الشرع فى حالة الجمع ، كما يتحدث المسعودى عن « القلاع العظيم وهو الشرع » . ولكن يحتمل أن هذه العبارات لا تزيد عن أنها تعنى ضمناً وجود شرع زائد أصغر . وفى القرن التاسع عشر لاحظ الربان كولومب Colomb أن سفن الرقيق العربية « ليس فيها وسيلة لطلّى الشرع عند ما يكفهرّ الجو ، ولكن كان كل ذوّ معدّ لركوب متن البحر يحمل قريتين وشرعين ، قرية صغيرة وشرعاً صغيراً ، كما وصفنا ، للنهار والجو المعتدل ، وآخرين صغيرين لليل والجو العاصف » . (١٠١)

= الجزء الأول ، ص ٣٤٤ ، و الجزء الرابع ، ص ٢٧ ؛ وبزرك ، ص ٨٧ : الدّقل الأكبر . وماركو بولو وجوفانى دى مونتي كورفينو ، الموضوعان المذكوران . وبزرك ، ص ٤٣ — ٤٤ . ويندكر . A. Köster : Das antike Seewesen : (برلين ، ١٩٢٣) ، ص ٤٢ — ٤٤ ، طريقة خاصة لربط الصارى إلى نصب مثبت فى قاع السفينة ، وهو ما لا يجده إلا لدى المصريين القدامى ، والعرب الحديثين فى البحر الأحمر ، وأهل الملايو الذين يسكنون ساحل مالابار . وهذا دليل على تأثير مصر فى صناعة السفن عند العرب .

(١٠١) أبوزيد ، ص ١٣٠ — ١٣١ ؛ وابن جبير ، ص ٦٨ (المترجم : صحته ٧١) . وماركو بولو وجوفانى دى مونتي كورفينو ، الموضوعان المذكوران . =

وقد اختصت السفن العربية بالشرع المثلث الشكل ، والواقع أنه النوع الوحيد الذى تستعمله الآن أو استعملته فى أى عصر ماضى جاءتنا أخباره ، من مراكش إلى الهند ، ومن الخليج الفارسى إلى موزمبيق . وهو شرع مثلث ممدود عبر السفين طولاً ، بالغ الطول ، على القمة . وفى المحيط الهندى تقطع زواياة مقدّم الشرع . ويظهر أن الشكل الناشئ عن ذلك هو ثالث مراحل أربع فى تطور الشرع الممدود عبر السفين طولاً من الشرع المربع . ويحمل بنا هنا أن نتبّع هذا التطور كله ، وبين الدور الذى لعبه العرب فيه . وهنا لا نستطيع استعمال مناهج تاريخية دقيقة لقلة ما لدينا من معلومات ؛ فيجب أن نجعل أساس بحثنا قطعة عريضة من الخيش ، وننتدّر بالخيال التاريخى لرسم أرجح طريق سار فيه التطور .

(١) فى العالم القديم كان الشرع المربع يرى فى جميع أرجاء البحر المتوسط فى سفن المصريين والفينيقيين واليونان والرومان . وفى العصرين الهلينستى والرومانى كان يشد أحياناً شرع إلى صار صغير مائل فى مقدّم السفينة ، يسمى الأردمون " ، لارتفاع بالرياح المواتية . وكان هذا حيلة

= وفارثيا ، ص ١٥٣ . وبزر . ص ٢٣ ، الخ ؛ والسعودى ، روح الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ . وب . ه . كولومب P. H. Colomb : Slave-catching in the Indian Ocean (لندن ، ١٨٧٣) ، ص ٣٨ (المنقول عنها) ؛ وقارن بذلك هورنل : « Arab seacraft » ، ص ١١ ، حيث يقول إن السفن العربية كانت تحمل ثلاثة شرع فى كثير من الأحيان . * انظر فى الأردمون ابن جبير (ط دى جوبه ، القاموس Glossary ، ص =

بارعة ، ولكن كان الشراع مربعاً أيضاً . وفي الهند ترى الشراع المربعة على تقود دولة بلافا Pallava (وكانت معاصرة للساسانيين) ، وفي سفينة أجننتا التي ترجع إلى القرن السابع الميلادي (اللوحة الرابعة) . ومما يدل على أن الشراع المثلثة ليست وليدة الهند أننا لا نراها اليوم في مياهها الداخلية ، أى في الأقاليم البعيدة عن التأثيرات الأجنبية . كذلك لم يعرف شمال أوروبا إلا الشراع المربعة حتى أواخر القرون الوسطى .

وتتمتاز الشراع المربعة بالرسوخ والثبات على السفن الكبيرة وفي الأنواء ، وقد ظلت النمط الأساسي للشراع في السفن الأوربية حتى آخر أيام السفن الشراعية . ولكن للشراع الممدودة عبر السفن طولا ميزات عند المناورة وتحويل مجرى السفين في الأنهار ومجاري الماء الضيقة ، فهي أقدر كثيراً على الاقتراب من الريح . ولهذا وجدنا منذ عصر متقدم محاولات لتحويل الشراع المربع على نحو يحقق هذا الغرض . (١٠٣)

== (٢٥) وفرنكل (المرجع المذكور في هامش ٤٤، ص ٢٢٥) . ويشير فرنكل إلى الأصل اليوناني artemôn ، الذي ترجع إليه أيضاً artēmônā في السريانية . (الترجم)

(١٠٢) انظر عن التاريخ العام للسفن الشراعية : ر : أندرسون و ر . تشارلز أندرسون The Sailing Ships : R. C. Anderson (لندن ، ١٩٣٦) ؛ و ج . س . ل . كلاوز : Sailing Ships (لندن ، ١٩٣٢) و The Story of Sail (لندن ، ١٩٣٦) ؛ و ه . و . سميث Mast and Sail in Europe and Asia : H. W. Smyth (لندن ، ==

(٢) وكانت أبسط خطوة بعد ذلك وضع شراع مربع عبر السفين طولاً ، مع إمالة طرف مقدمته إلى أسفل . فهذا هو الشراع المائل *balance-lug* . ويظهر أنه كان مستعملاً على النيل قبل ميلاد المسيح بمضعة قرون على الأقل ؛ وكان نافعاً خاصة للسفن المتجهة مع تياره ضد الرياح الشمالية السائدة . وفي السودان الآن أثر منه في المركب المسمى *نُجْرُ* . ونجد الشراع المائل في إندونيسيا أيضاً ، وقد ظهر أولاً

— ١٩٠٦)؛ و. ا. ك. تشاترتون *Fore and Aft Craft : E. K. Chatterton* and their Story (لندن ، ١٩٢٧)؛ و. ا. كوستر *Das antike Seewesen* (برلين ، ١٩٢٣) و *Studien zur Geschichte des antiken Seewesens* (لبنج ، ١٩٣٤) . وانظر عن عقود دولة بلاما : و . إليوت *Coins of Southern India : W. Elliot* (لندن ، ١٨٨٥) ، اللوحة الأولى ، الشكل ٣٨ . وانظر عن سفينة أجتنا اللوحة الرابعة وما قلناه تحتها . ولم أتناول شرع الحصر في اليكتات الصينية ، فهي نمط راق ولكن لها تاريخها المتميز الخاص ، الذي لم يتأثر بسائر الأعماط أو يؤثر فيها إلى حد يذكر .

* هكذا سمعتها في السودان ، بضم النون ، ولكن كتبها المؤلف *naggar* ، بفتح النون ؛ ومن الجلي أن هذا الاسم مشتق من التجارة . على أن شراع هذا المركب تام التثليث . انظر مقال هورنل *The frameless boats : of the Middle Nile* ، بمجلة *Mariner's Mirror* ، المجلد ٢٥ ، العدد الرابع ، أكتوبر ١٩٣٩ ، ص ٤٢٩ . وانظر في هذا النوع من المراكب أيضاً مقالة *The outrigger-nugger of the Blue Nile* ، بمجلة *Antiquity* (١٩٣٨) ، ص ٣٥٤ — ٣٥٩ . (المترجم)

في النقوش البارزة في بورو — بودور Boro-Budur بجاوة ، وربما كانت ترجع إلى القرن العاشر . ونجد النمط نفسه في شرع جاوة التي تسمى بروا proa ، والتي لم تندثر إلا منذ عهد قريب ؛ وكان عرض الشراع منها يزيد كثيراً عن ارتفاعه . ولما كانت أشكال الهياكل التقليدية لسفن جاوة تنم عن تأثيرات مصرية قديمة ، فإن هذا يغرينا بأن نستنتج أن الشراع أيضاً جاء من مصر . ولكن لا يمكن أن نأخذ هذا حقيقة ثابتة . فثمة شقة بعيدة بين المنطقتين لا نجد فيها في أى عصر من العصور أثراً للشراع المربع المائل . وقد بقى هذا الشراع في الهند الصينية أيضاً في صور مختلفة محصورة بين أنماط الينكات الصينية شمالاً وغرباً .

(٣) وكان من الطبيعي بعد ذلك أن يُقَصَّر الجزء الأمامي من الشراع ويُعَلَّى نحو مؤخر السفينة ليأخذ حظاً أكبر من الريح . فنشأ عن هذا ذلك النمط من الشراع المثلث الذي نجده كما قلنا في النصف الغربي من المحيط الهندي . فهل ثمة ما ينبئ عن المنطقة التي اتخذت فيها أولاً هذه الخطوة ؟ لعلمنا نستطيع استبعاد مصر والهند ، فقد رأينا فيهما أن الأنماط القديمة لا تزال قائمة في مياهما القصية ؛ فلا بد أن الشراع المثلث جاءهما من الخارج . هذا إلى أن الشراع المثلث على النيل كان يرتبط بمظاهر عربية في بناء السفين ، هي الهراب وارتفاع رأس السفينة وقصر عمود مؤخرها stern - post ، بينما لا نجد هذه المظاهر في السفن المصرية

القديمة التي كانت هياكلها على شكل الملعقة^(١٠٣) .
فتتبق لنا ثلاث مناطق يمكن أن تكون أصلاً للشرع المثلث ،
هي البحر المتوسط ، والنصف الغربي من المحيط الهندي ، والمحيط
الهادي . فلنترك المحيط الهادي لحظة ، وننظر فيما إذا كان انتشار هذا
النمط من الشرع المثلث من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي أرجح
من انتشاره من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط . ولا يثبت شيئاً أن هذا
النمط من الشرع المثلث لم يُعدّ معروفاً في البحر المتوسط ؛ فمن الممكن
دائماً أنه نشأ فيها أصلاً ، ثم أخلى مكانه فيها للشرع التام التثليث
triangular وهو أرق منه . ولكن ثمة أسباباً أقوى تدعو إلى الاعتقاد
أن الشرع المثلث lateen جاء إلى البحر المتوسط من المحيط الهندي .
وأقدم دليل على وجود الشرع المثلثة في البحر المتوسط نجده في المخطوطات
البيزنطية اليونانية التي ترجع إلى أواخر القرن التاسع ، وتشتمل على صور
للشرع المثلثة (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) . وكان هذا البحر ،

(١٠٣) كلاوز : Story of Sail ، ص ٨٧ . وج . بوجاد J. Poujade :
La route des Indes et ses navires (باريس ، ١٩٤٦) ، الفصل الخامس .
حيث يورد المؤلف أدلة قوية على أن الشرع المربع المائل انتشر إلى الشرق من
الهند ، ولكن لا يأتي بدليل قاطع على أن الهند وطنه الأصلي . ويرى
ر . ل . بون : Arab Dhows of Eastern Arabia ، ص ١ — ١٠ ، أن
الخليج الفارسي هو الموطن الأصلي للشرع الممدودة عبر السفين طولا ، ولكن
لا يأتي هو أيضاً بدليل قاطع على ذلك .

كما رأينا ، لا يعرف قديماً إلا الشراع المربع . فهذا يحدونا إلى الظن أن الشراع المثلث جاء إلى البحر المتوسط في أعقاب الفتوحات العربية . وفي المحيط الهندي ، نجد المراجع العربية في القرنين التاسع والعاشر تشبه أحياناً شراع السفينة حين يرى من بعيد بزعة الحوت أو ما ينفخه من ماء* . وهاتان الصورتان توحيان في قوة بالشراع المثلث الطويل ، لا بأى نمط من أنماط الشراع المربع . ولا أدلة لدينا إطلاقاً قبل هذا التاريخ ، ولكن يمكن أن يقال على الأقل إنه ليس بين العرب في أى مكان أثر للشراع المربع . وثمة شئ آخر يمكن أن يدل على أن العرب جاءوا بالشراع المثلث إلى البحر المتوسط هو الاسم الإيطالي mezzana ، وهو أصل misaine في الفرنسية و mizzen في الإنجائزية الخ** . وقد قيل إن الـ mezzana من كلمة « ميزان » العربية ؛ وإن صارى المظنين (مع الشراع المثلث) الذى نجده في السفن الإيطالية التى ترجع إلى أواخر

* يقول بزرك (ص ١٤ — ١٥) : وأنه ربما نفخ الماء فيرفع مثل النار ويبين من بعد مثل شرع الراكب ، وأنه ربما لعب بذنبه وأجنحته فيرى من بعد أيضاً مثل شرع القوارب » . ويقول السعوى في مروج الذهب (ج ١ ، ص ٢٣٤) : فيظهر طرفاً من جناحيه فيكون كالقلاع العظيم وهو الشراع ، وربما يظهر رأسه وينفخ الصعداء في الماء فيذهب في الجو أكثر من ممر السهم » . وسيدشبر المؤلف إلى هذين الموضعين في هامش ١٠٤ . (المترجم)

** عُرِّبَ إلى مظنين (قاموس النهضة لإسماعيل مظهر) . (المترجم)

القرون الوسطى أخذ عن أصل عربي سمي ميزاناً لأنه صار إضافة يوازن الصاري الأساسى . ولا اعتراض من الناحية اللغوية على اشتقاق mezzana من ميزان . ولكن لا اعتراض أيضاً على اشتقاق mezzana الإيطالية من mediana فى اللاتينية ومعناها « الأوسط » .

فمن المحتمل إذن أن العرب جاءوا بالشرع المثلث إلى البحر المتوسط . وإذا صح هذا عُدد من أيادهم الجلييلة على الحضارة المادية . فلو لا الشرع المثلث لما كان المظين الأوربى فى السفن التى تشتمل على ثلاثة صوار ، ولما تمت رحلات المحيط التى قام بها المكتشفون العظام . يقول كلاوز :

« ... فى الشمال اكتمل تماماً فى فترة قصيرة هى القرن الخامس عشر التحول الهام من الشرع المربع الواحد إلى السفينة التى تشتمل على ثلاثة صوار ، والتى كانت شرعها جميعاً مربعة عدا المظين المثلث . » وفى عام ١٤٠٠ كانت السفن فى الشمال تعتمد اعتماداً تاماً على الريح المواتية ، وكانت عاجزة كل العجز عن أن تمضى قدماً فى وجه الريح المضادة ، بل إنها لم تحاول ذلك أبداً . ولكنها استطاعت قبل عام ١٥٠٠ أن تقطع رحلات المحيط الطويلة التى أسفرت عن اكتشاف كولمبوس لأمريكا ، ومرور دياز Diaz حول رأس الرجاء الصالح ، وفتح فاسكو دا جاما أبواب التجارة مع الهند .

« وقد كان لغير ذلك من وجوه التقدم العلمى ، كأخذ بوصلة الملاح عن الصين ، نصيب فى جعل مثل هذه الرحلات ممكنة ، ولكن لولا التحسينات البعيدة الأثر فى الصوارى والشرع لما استطاع أبداً المكتشفون الكبار تحقيق ما حققوه » (١٠٤) .

(١٠٤) الصورتان البيزنطيتان : المكتبة الوطنية بباريس Bibliothèque Nationale ، مخطوط يونانى ، رقم ٥١٠ ، الورقتان ٣ و ٣٦٧ ب ؛ و ه . ه . برندلى H. H. Brindley فى بحثه : Early pictures of lateen sails ، مجلة Mariner's Mirror ، المجلد ١٢ (١٩٢٦) ، ص ٩ — ٢٢ ؛ وانظر أيضاً أ . جال A. Jal : Glossaire des termes nautiques (باريس ، ١٨٤٨) ، ص ٢٥٧ و ٩١٥ ؛ وأندرسون ، ص ١٠٢ — ١٠٣ ؛ ومجاولج . سوتاس J. Sottas فى بحثه : An early lateen sail in the Mediterranean ، مجلة Mariner's Mirror (١٩٣٩) ، أن يثبت وجود شرع مثلية بيزنطية عام ٥٣٣ م ؛ ولكن يرى بوين ، ص ٧ ، هامش ٩ ، أنها ربما كانت شرعاً علوية topsails مثلية triangular . وقد رسم ر . ه . دولى فى بحثه : Journal of The warships of the later Roman Empire ، مجلة Roman Studies ، المجلد ٣٨ (١٩٤٨) ، اللاوحة الخامسة ، نموذجاً لدُرْمُونَة dromon بمجاديف ترجع إلى القرن العاشر ، ولها ثلاثة صوار وشرع مثلية . وانظر عن الشرع والحيتان : أخبار الصين والمهند ، الفقرة الثالثة ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ ؛ وبزرک ، ص ١٤ — ١٥ و ١٠١ . وانظر عن الـ mezzana كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٣ ؛ وك . لوكوتش Etymologisches Wörterbuch der europäischen : K. Lokotsch Wörter orientalischen Ursprungs (هيدلبرج ، ١٩٢٧) ؛ وكذلك و . مائر-ليكه Meyer-Lubke : Romanisches etymologisches Wörterbuch (هيدلبرج ، ١٩١١) . وانظر كلاوز : Sailing Ships ، ص ٥٤ (المنقول = (١٨)

ويبقى أن نبحث فيما إذا كان العرب في الجزء الغربي من المحيط الهندي أخذوا الشراع المثلث عن المحيط الهادي ، أو أخذه ذلك المحيط عنهم ، أو نشأ في كل منهما على حدة . ففي المحيط الهادي أشكال عدة لشراع مثلث صالح ، كانت مستعملة عند ما جاء ماجلان Magellan إلى جزر لادرون Ladrone عام ١٥٢١ . وقد قيل إنها نبتت هناك وانتشرت غرباً إلى العرب وسائر الشعوب . ولكن يصعب سدّ فجوة فسيحة هي جزر الهند الشرقية ، حيث لا نجد أثراً للشراع المثلث . والواقع أنه ليست لدينا معلومات كافية تساعدنا على أن نصدر حكماً سليماً على العلاقة بين هاتين المنطقتين اللتين عرفتنا الشرع المثلثة . (١٠٥)

(٤) وكانت المرحلة الأخيرة في تطور الشراع المثلث أن ينتهي مقدمه برأس في أدناه ، فينشأ شراع تام التثليث . وقد حدث هذا التطور أولاً في البحر المتوسط . ونجده في أقدم الصور البيزنطية للشرع

== عنها) . وترد الكلمات peri to meson tou katarthou في كتاب ليو السادس : Naumachica ، الفصل السابع ، ط ١ . دان Naumachica : A. Dain (باريس ، ١٩٤٣) . ويقترح دولي ، المرجع المذكور ، ص ٥١ ، تصحيح هذه الكلمات إلى peri to meson katarthion ، ويرى أن هذه الـ meson قد تكون مشتقة من ميزان العربية . وكان ليو السادس إمبراطوراً من ٨٨٦ إلى ٩١٢ م .

(١٠٥) هـ . هـ . برنلي في بحثه : Primitive craft-evolution or diffusion ، مجلة Mariner's Mirror (يولية ١٩٣٢) .

المثلثة (انظر اللوحتين الخامسة والسادسة) ، ولهذا لا نستطيع أن نعرف
أكان العرب أم اليونان في البحر المتوسط هم الذين اتخذوا هذه الخطوة .
ولكن لما كان العرب قد ظلوا على شراعتهم القديم في المحيط الهندي ،
فإنه يجدر فيما يحتمل أن ننسب التطور الجديد إلى شعب آخر ،
هو اليونان .

وقد وصل الشراع المثلث إلى مياه شمال أوربا في نهاية القرون
الوسطى ، وتطور هناك إلى أنواع شتى من الشراع الممدودة عبر
السفين طولاً .

* * *

الملاحة والحياة في البحر

موضوع الملاحة فني إلى حد بالغ ، ويكفي أن ندرسه أعم دراسة .
فالملاحون الأوائل لم يكونوا في رحلاتهم يعتمدون أبداً عن الشاطئ ،
بحيث لا يرونه . وربما بدأوا رسم طرقهم على هدى نجوم معينة معروفة .
ولكن كان لابد لقطع المحيط من معرفة عظيمة بالفلك . وكان
الفينيقيون على صلة بعلم الفلك عند البابليين . وارتفع به اليونان إلى
مستوى جديد في الإسكندرية . أما العرب القدامى فلا نعرف عنهم سوى
أنهم كانوا في عصر الرسول الكريم يهتدون بالنجوم ، فإله تعالى يقول:

« وهو الذي جعل لكم النجوم لتهتدوا بها في ظلمات البر والبحر
قد فصلنا الآيات لقوم يعلمون » .

وهذا يذكرنا بأن الصحراء كالبحر ليست فيها مسالك مألوفة ؛
ومن المحتمل أن العرب تعلموا أولاً فوق ظهور الإبل الاهتداء بعلامات
السماء إذ عدموا علامات الطريق . فليس من الغريب أن كان العرب
الوثنيون من عبدة النجوم . ويدل القرآن أيضاً دلالة صريحة على أن
قراءة السماء كقراءة الكتاب لم تكن ممكنة لكل إنسان ؛ فكان
لابد من العلم* . ولكننا لا نعرف المدى الذي بلغه هذا العلم . (١٠٦)

وفي عهد الخلفاء العباسيين ، ولاسيما المأمون ، تطور علم الفلك تطوراً
سريعاً . وفي القرن الثامن ترجمت كتب فارسية وهندية إلى العربية ،
كما ترجم في القرن التاسع كتاب المجسطي *Almagest* لبطليموس
كلاوديوس *Ptolemy Claudius* وكتب يونانية أخرى . وقامت مراصد
في جنديسابور وبغداد ودمشق وغيرها ؛ وصُنعت الأسطرلابات *astrolabes*
وفق النمط اليوناني منذ أقدم أيام العباسيين ؛ وكتب علي بن عيسى رسالة

* إشارة إلى قوله تعالى في الآية المذكورة : « ... قد فصلنا الآيات لقوم
يعلمون » . (المترجم)

(١٠٦) كوسنر : *Das antike Secwesen* ، ص ١٩٠ و ١٩٣ .
والقرآن ٦ : ٩٧ ، ترجمة ر . بل *R. Bell* الإنجليزية (المنقول عنها) ؛ وانظر
الآيتين ١٦ : ١٢ و ١٦ .

في الفلك قبل عام ٨٣٠* ثم ظهر خلال القرون المتعاقبة كبار الفلاسكيين المسلمين ، كالخوارزمي** والبَتَّاني والمِبروني والخيَّام ، ففاقوا اليونان القدماء .

وكانت البوصلة windrose عند العرب ، كغيرهم من الشعوب عدا الصينيين ، تشتمل على ٣٢ خَنَّا rhumb*** سميت باسم مطلع ١٥ نجماً ثابتاً ومنغيبها ، مع إضافة الشمال والجنوب**** . وقد أخذت أسماء كثيرة عن الفارسية ، كقطب الجاه ، ومطلع السِّلْبَار**** والخن ، ولا بد أن العرب استقوها من بوصة فارسية . ولكن ثمة أسماء كثيرة أخرى

* هو علي بن عيسى الأسطُرْلَانِي الحراني (بروكلان : Geschichte der arab. Litt. ، ج ١ ، ص ٢٢١ ، الطبعة الأولى ؛ ص ٢٥٠ ، الطبعة الثانية ؛ والمحقق الأول ، ص ٣٩٤) ، صاحب كتاب العمل بالأصطرلاب الذي نشره الأب لويس شيخو في مجلة المشرق (١٩١٣ ، ص ٢٩ — ٤٦) . وقد أشار إليه ابن النديم لإشارة عابرة في الفهرست (ط فلوجل ، ص ٢٨٤ ، ص ٢٥) . ولست أدري لم اختصه المؤلف بالذكر . (المترجم)

** محمد بن موسى . (المترجم)

*** انظر في الأَخْطَانُفَرَان (L'élément persan etc. ، ص ٢١٦ — ٢١٧ و ٢٢١ — ٢٢٢) ، وهو يقول إن خن معرَّب خانته « منزل » والفارسية . (المترجم)

**** أى قطب الجاه (الشمال) وقطب السهيل (الجنوب) . (المترجم)

***** انظر في الجاه والسلبارفران (نفس المراجع ، ص ٢١٨ و ٢١٩ — ٢٢٠) ، وهو يقول إن الجاه معرَّب گاه « موضع » في الفارسية والسلبار معرَّب سربار « حِمْل » في الفارسية أيضاً . (المترجم)

عربية ، وفي بعض الأحيان كان الاسم الفارسي يحل محل الاسم العربي القديم : فالقطب كان يسمى بنات نعش قبل أن يسمى قطب الجاه . وكانت خطوط العرض تُحدّد بارتفاع الشمس أو النجم القطبي ، وكان هذا الارتفاع يقاس بنظام بدأئى قوامه الأصابع . وربما كان من الصعب استعمال الأسطرلابات فى البحر ، فإن اهتزاز السفينة كان يجعل من العسير تحديد الخط العمودى تحديدا صحيحا . ولكن كان يمكن استعمالها ولا ريب على البر ، ولا بد أن خطوط عرض كل ميناء ورأس كانت تسجّل فى دفاتر الإرشادات البحرية التى كان يطلق عليها اسم رهمانى .^(١٠٧)

Introduction à l'astronomie nautique arabe : ج . فران (١٠٧)
(باريس ، ١٩٢٨) . ويضم هذا الكتاب فصولا كتبها فران ول . دى سوسور
L. de Saussure ، كما أعيد فيه طبع بحثين هامين هما : ج برنسب
، Note on the nautical instruments of the Arabs : J. Prinsep
من مجلة Journal of the Asiatic Society of Bengal (ديسمبر ١٨٣٦) ،
س ٧٨٤ وما بعدها ، ول . دى سوسور : L'origine de la rose des vents
et l'invention de la boussole ، من مجلة Archives des sciences
physiques et naturelles ، المجلد الخامس (جنيف ، ١٩٢٣) .
وانظر ك . ا . نلينو C. A. Nallino ، مادة « Astronomy » فى دائرة المعارف
الإسلامية ؛ وحتى : History of the Arabs ، س ٣٧٥ ؛ ون . أحمد فى
بحثه Muslim contributions to astronomical and mathematical
geography ، مجلة Islamic Culture ، المجلد ١٨ (يولية ١٩٤٤) ؛
ور . ت . جنتر The Astrolabes of the World : R. T. Gunther
جزءان (أكسفورد ، ١٩٣٢) ، س ٥٢٤ — ٥٢٥ .

وكان الرهمانى ، عدا الجداول الفلكية وخطوط العرض ، يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب ، بل فى الواقع عن كل شىء يحتاج الرمان إلى معرفته . وكان المقدسى فى آخر القرن العاشر أول من أشار إلى الرهمانى ، وذلك حيث يقول : « وصاحبت مشايخ فيه (المترجم : فى المحيط الهندى) ولدوا ونشأوا من ربانيين وأشائمة * . . . ووكلاء

* يترجم المؤلف هذه الكلمة بـ pilots « أدلاء » ، وهى ترجمة أوردها من قبل ج . س . ١٠ . رانكينج G. S. A. Ranking و . ر . ف . أزو (فى Bibliotheca Indica ، السلسلة الجديدة ، رقم ٨٩٩ ، سنة ١٨٩٧ ، ص ١٤) . (نقلنا هذا المرجع عن فران : Introduction à l'astr. naut. arabe ، ص ٢٢٥) .

ولكن الاشتيام ، فى لسان العرب وتاج العروس (مادة شتم) ، هو رئيس الركاب ، أى ركاب السفينة أى ملاحها . وقد أصاب دى جوبه (B. G. A. ، المجلد الرابع ، Glossarium ، ص ٢٧١) فى فهم هذا المعنى ، وفى تخطيطه لين Lane (مادة شتم) الذى ظن أن المقصود بالركاب هو الركاب عامة riders ، مع أن تاج العروس (مادة ركب) يقول : « وركاب السفينة الذين يركبونها ، وكذلك ركاب الماء ، وعن اللات العرب تسمى من يركب السفينة ركاب السفينة ، وأما الركبان والركب فراكبو الدواب » .

وقد أخطأ لين أيضاً فى قوله إن اشتيام ربما كانت معربة عن أستا يام فى الفارسية (أى رئيس حصان البريد) ، على فرض وجود مثل هذا الاسم . فإن الكلمة من الكلمات المتعلقة بالسفن والبحار .

والجوابى ، فى المغرب (ط دار الكتب ، ص ١٨٣ ، ش ٤) ، كاللسان والتاج ، يفسر « اشتيام السفينة البحرية » بأنه « رأس الملاحين » . . . على أن دى جوبه يفضل تفسيرين Smith Payne (فى معجمه السريانى =

وتجار ، ورأيتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزأره ، فسألهم عنه وعن أسبابه وحدوده ، ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعملون عليها ويعملون بما فيها . ويذكر المقدسي أيضاً الخرائط (ويسمىها الصور) .

وقد ذكر لنا أحمد بن ماجد ، في نهاية القرن الخامس عشر ،

Thesaurus Syriacus = (ج ١ ، عمود ٤١٢) للاشتيام بأنه « صاحب المتاع المحمول في السفينة » ، أى الموكل بالمحافظة عليه ؛ وهو معنى أورده الجواليقي نفسه في موضع آخر أشار إليه دى جويه ، وهو كتابه خطأ العوام المنشور في Morgenl. Forschungen (ص ١٥٤) . وفي هذا الموضع يقول الجواليقي أيضاً إن النطق الصحيح للكلمة بالسین لا الشين ، أى اشتيام . ويستند دى جويه في ترجيحه هذا المعنى إلى 'stym' في الأرامية ، ومعناها الشخص الذى يغلق الشيء

بالخاتم obsignator ، وهو يشتقها من الجذر stm = stm (بالسامخ) « أغلق » . ولكن انظر فرنكل ، المرجع المذكور في هامش ٤٤ ، ص ٢٢٢ و ٢٩٣ . ويرى فرنكل أن اشتيام العربية مأخوذة من تلك الكلمة الأرامية أو من rest'yāmā نظيرتها في السريانية . ويورد بروكلمان هذه الكلمة السريانية في قاموسه Lexicon Syriacum (الطبعة الثانية ، ص ٥٣ ب) بمعنى « رئيس السفينة » praefectus navis ، وهو معنى قريب من « رئيس الملاحين » الذى أورده اللسان والتاج والجواليقي في المعرب .

فمن هذا كله يتبين أن معنى « أدلاء » pilots الذى جعله المؤلف للأشاعة لا يستند إلى شيء .

وقد وردت كلمة اشتيام أيضاً في الطبرى (القسم الثالث ، ص ٥٨٢ و ١٩٤٨) ، ووردت بمجموعة جمع مذكر سالما في ابن خردادبه (ص ٧٠ ، س ١ : اشتيامو البحر) . (المترجم)

« رهمانى » قديماً صنّفه الربانة المشهورون محمد بن شاذان وسهل بن أبان وليث بن كهلان . وقد اعتمد ابن ماجد فيما يتعلق بهذا الرهمانى على نسخة كتبها حفيد سهل بن أبان^١ قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، أى عام ٣١٥ هـ أو ٩٢٧/٩٢٨ م^٢ . فكان « الليوث » (كما سمو نسبة إلى ليث بن كهلان) الثلاثة كانوا فى النصف الأخير من القرن التاسع^{***} . وينتقد ابن ماجد كتابهم هذا بأنه غير مصقول

* هو اسماعيل بن حسن بن سهل بن أبان (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٣٨ ب) . (المترجم)

** على أساس أن ابن ماجد كتب كتابه عام ٨٩٥ هـ (= ١٤٨٩ / ١٤٩٠ م) . (الورقة ١٨٨) . (المترجم)

*** يتبع المؤلف فى هذا سوفاجيه (المرجع المذكور فى هامش ١٠٨ ، ص ١١ — ١٢) ، الذى يرى أن هذه النسخة كتبت قبل عصر ابن ماجد بخمسمائة وثمانين سنة ، لا سنة ٥٨٠ هـ (= ١١٨٤ — ١١٨٥) كما يرى فران (المرجع المذكور فى هامش ١٠٧ ، ص ٢٢٣) . والنص المختلف عليه هو (الورقة ٣ ب) : « تأريخه خمسمائة وثمانين (هكذا) سنة » . فسوفاجيه يرى أنه لو كان المراد سنة ٥٨٠ هـ لقليل « تأريخه سنة ثمانين وخمسمائة » .

والواقع أنه من الغرب أن يؤرخ كتاب بأنه كتب قبل زمن ما بكذا وكذا من السنين . هذا إلى أنه لا يصح الجدل فى مثل هذه الحال على أسس لغوية صرفة ، فسكتب الملاحين عامة مملوءة بالأغلاط والتراكيب الركيكة .

ولعل أقوى حجة يمكن أن نسوقها ضد سوفاجيه أن ابن ماجد يقول (الورقة ١٤) إن هؤلاء الثلاثة أخذوا عن خواشير الذى كان يسافر حوالى ٤٠٠ هـ (= ١٠٠٩ / ١٠١٠ م) ، فلا بد أنهم متأخرون عنه ، ومن المستحيل إذن =

الصورة ، وأنهم لم يزيكوا فيه على جمع المعلومات ، معتمدين على خبرة لا تتجاوز الخليج الفارسي إلا قليلاً* . وهو يذكر بعد ذلك بعض الملاحين البارعين المتأخرين ، ويجعل تاريخ أحدهم حوالى ٤٠٠ هـ أو ١٠١٠ م** . وهو يقول عنهم : « وكان أكثر علمهم فى صفات البر ومسايرات البرور أكثرها من تحت الريح [أى شرق سيلان]*** وبر

== أنهم عاشوا فى النصف الأخير من القرن التاسع الميلادى . وإزاء هذا الدليل القاطع لم يجد سوفاجيه بداً من أن يزعم (ص ١٧) أن هذه الفقرة التى تتحدث عن خواشبر ليست إلا نتيجة خطأ يرجع إلى ابن ماجد نفسه أو إلى المصادر التى استقى منها !

فنسخة حفيد سهل بن أبان كتبت عام ٥٨٠ هـ (= ١١٨٤/١١٨٥ م) ، ويصح إذن القول إن سهل بن أبان نفسه وزميليه عاشوا (كما يقول فران فى مقاله عن شهاب الدين أحمد بن ماجد بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، ج ٤ ، ص ٣٦٧ ب ؛ وفى كتابه المذكور ، ص ٢٢٣ ، هامش ٤) فى النصف الأول من القرن الثانى عشر الميلادى . (المترجم)

* « وهم مؤلفين لا مصنفين ولم يركبون البحر إلا من سيراف إلى بر مكران » الورقة ٣ ب . (المترجم)

** هو خواشبر بن يوسف بن صلاح الأركى (كتاب ابن ماجد ، الورقة ٤ ا) ، ولكنه مقدم على الأيوث الثلاثة لا متأخر عنهم كما يقول المؤلف (راجع الملاحظة السابقة) . (المترجم)

*** « تحت الريح » و « فوق الريح » اصطلاحان لابن ماجد وسليمان المهري يربدان بهما ، كما يرى فران فى كتبه ومقالاته المختلفة (كما فى مقاله *L'élément persan etc.* ، ص ٢٠٠ ، س ١٩ — ٢٠ ؛ ومقاله فى دائرة ==

الصين ، وقد اندرست تلك البنادر والمدن ، وتمكرت أسمائها (هكذا) ، ولم يُستفد في زماننا هذا شيئاً (هكذا) له صحة كهلومنا وتجارينا واختراعنا التي في كتابنا هذا . ولا ينسى ابن ماجد تمجيد كتابه . وقد اعتمد على ما كتبه أبوه وجده ، وأعانتته على تحسينه خبرته الخاصة التي اكتسبها من عمله ربانا سنين عدة . والحق أن كتابه « كتاب الفوائد » عظيم القيمة ، بل إن فران يقول إن وصفه للبحر الأحمر ، بغض النظر عن بعض خطوط العرض التي تستوجب التصحيح ، لا تدانيه أية « إرشادات » أوربية خاصة بالسفن الشراعية (١٠٨) .

== المعارف الإسلامية عن شهاب الدين أحمد بن ماجد وسليمان المهري (النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ٣٦٦ ب و ١٥٣٠) ؛ وكتابه المذكور في هامش ١٠٧ ، ص ٢٤٠) المناطق الواقعة شرق رأس كُمُرِن Cape Comorin (أسفل الهند) وغيرها . (المترجم)

(١٠٨) المقدسي ، ص ١٠ — ١١ (المنقول عنهما) ؛ وأحمد بن ماجد ، كتاب الفوائد ، الورقة ٣ ب وما بعدها (المنقول عنها) (المترجم : الفقرة منقولة عن ١٤) . والعنوان الكامل للكتاب هو : كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد : المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط ٢٢٩٢ ، وقد صورته فران في كتابه *Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie* (باريس ، ١٩٢١—١٩٢٣) . وانظر فران : *Astronomie nautique* ، ص ١٧٥ — ٢٥٥ ؛ ومادة « شهاب الدين » في دائرة المعارف الإسلامية ؛ وبجته : *L'élément persan etc.* (١٩٢٤) ؛ و ج . سوفاجيه في بحثه : *Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde* ، مجلة *Journal Asiatique* (١٩٤٨) ، (المترجم : ص ١١ — ٢٠) .

وكانت الإبرة المغناطيسية *magnetic needle* معروفة في الصين منذ أقدم العصور . ولكن لم يرد ذكر لاستعمالها بوصلة بحرية *compass* قبل نهاية القرن الحادى عشر ، فقد ذكر عندئذ أنها تستعمل في سفن العرب والفرس التى تشتغل بالتجارة بين كانتون وسومطرة والهند . وكان أول ذكرها في أوروبا في قصيدة فرنسية للشاعر جويو دى بروفان Guyot de Provins حوالى عام ١١٩٠ ؛ وفي القرن الثالث عشر تعددت الإشارة إليها في المصادر الفرنسية والعربية وغيرها . فمن المحتمل إذن أن استعمال الإبرة المغناطيسية بوصلةً بحرية انتقل من الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط على يد العرب أيام الحروب الصليبية . ولكن دورها في ملاحه الشرق الأقصى والمحيط الهندى لم يزد على أن كان ثانوياً ، وذلك لبعض العيوب الفنية ، ولأن الحاجة لم تكن ماسة إليها تحت السماء الاستوائية الصافية ، التى كان يمكن دائماً تقريباً الاكتفاء بهدى أجرامها . فالإبرة المغناطيسية لم تكن موضع حرص إلا تحت سحب الشمال ، حيث كانت خطوةً فنيةً أخرى في سبيل التقدم مكنت المكتشفين العظام من القيام برحلاتهم ^(١٠٩) .

(١٠٩) ل. دى سوسور في بحثه : *L'origine de la rose des vents etc.* ، المنشور في كتاب فران : *Astronomie nautique* . ويَبْلَـك القَبْجَاقى ، كتاب كنز التجار (المترجم : في معرفة الأحجار) (المكتبة الوطنية بباريس ، —

وكانت الجرائم التي ترصد الشواطئ تُستعمل كذلك في بعض أرجاء المحيط الهندي . ويدكر بليبي أن أهل سيلان كانوا يستعملونها في القرن الأول الميلادي ، لأنهم كانوا عاطلين من علم الفلك البحري ؛ وثمة مصدر صيني يرجع إلى القرن التاسع يشير إلى أن السفن الفارسية كانت تستعين بها .

ويمكن القول إن السفن العربية كانت تستطيع تحويل مجراها ، فهذا هو في الواقع السبب الذي وجد من أجله الشراع الثلاثي . ولكن لا بد أنها كانت تفعل ذلك بنفس الطريقة التي تتبعها السفن العربية الحديثة ، أي بالتحويل الدائري *wearing* ، ويكون فيه مؤخر السفينة تجاه الرياح ، بدلا من التحويل المباشر *tacking* في وجه الرياح . فإن طول الصاري والشراع جعل من الخطر أن تضغط الرياح الشراع إلى الخلف نحو الصاري ، وهو مالا مفر منه عند التحويل المباشر ؛ فسكان من اللازم

== المخطوط رقم (٢٧٧٩) ، وقد نقل عنه دي سوسور ، ص ٧٠—٨٤ ، والمقريري ، المخطوط (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول ، ص ٢١٠ . وجليديمايستر في Göttinger Nachrichten (١٨٨٢) . وكانت العيوب الفنية للإبرة المغناطيسية في المحيط الهندي خلال القرون الوسطى هي : (١) أنها كانت تقوم فوق الماء ؛ فلم يكن من الممكن قبل اختراع الإبرة الجافة التي تدور حول مركز تحديد أي اتجاه تحديداً صحيحاً من المركز ؛ (٢) وأنه لهذا السبب نفسه لم يكن يمكن وضع الإبرة في بوصلة ؛ (٣) وأن وسائل المغنطة كانت ضعيفة .

تحويل الشراع أمام المصارى في حيطه وعناية ، وذلك بالتحويل الدائرى . ولم يكن تركيب الشراع يسمح بطيها إذا اشتدت الرياح ، ولكن كان يمكن تخفيض القرية كما هي الحال اليوم ، ومن المحتمل أن السفن كانت تحمل قرية وشراعا إضافيين أصغر حجما كالسفن التي رآها كولومب في القرن التاسع عشر . فإذا عصفت الرياح ، فقد تتخذ خطوة عنيفة ، وهي أن يقطع المصارى الأساسى العالى الثقيل ويرى إلى البحر ، كما ترى الأناجر والسلع المحمولة ، وتترك السفينة للريح تصارعها . وكان النزول إلى قوارب النجاة هو بالطبع آخر ما فى الجعبة^(١١٠) .

ويمكننا استخلاص فكرة عامة عن سرعة السفن من الجدول الذى فى ص ٢٨٩ ، وفيه إحصاءات عن الرحلات البحرية سجلتها المصادر العربية . وعلى الرغم من أن كلا من هذه الأرقام قد تنقصه الدقة إلى حد ما ، نراها إذا جمع بعضها إلى بعض تؤدي إلى نتيجة تكاد تكون واحدة ، وهي

(١١٠) انظر عن الحمايم التى ترصد الشواطىء : بيلنى : N. H. ، الكتاب السادس ، الفصل ٢٤ ؛ و Chau Ju-Kua ، المقدمة ، ص ٢٨ . وانظر عن التحول المباشر والتحول الدائرى : فليرز ، ص ٤٠ — ٤١ ؛ وبوين ، ص ٣٥ — ٤٣ . وانظر عن طى الشراع والعواصف كولومب : Slave-catching ، ص ٣٦ — ٣٨ ؛ والمسعودى ، مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٢٣٤ (« القلاع العظيم ») ؛ وبزرگ ، ص ٤٤ — ٤٧ و ٨٧ — ٨٨ و ١٦٥ — ١٦٨ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ .

أن السرعة العادية كانت تتراوح بين عقدتين وأربع عقد . أما الرحلة من كَلَّةَ بار إلى شَجَر لُبَان التي يذكرونها بزرّك ، وكان زمنها قياسياً ، فلا بد أن السفينة التي قامت بها ألقت مراسيها أمدًا غير معروف في جزر نيكوبار وكولم ملي ؛ ولهذا قد نستطيع تقدير السرعة في هذه الحالة بأربع عقد أو خمس على الأقل . وهذه السرعات ضعيفة إذا قورنت بسرعة السفن الشراعية الأوربية منذ عصر النهضة ، بل حتى إذا قورنت بسرعة السفن التجارية اليونانية والرومانية التي كانت تبلغ غالباً ست عقد أو سبعة أو ثمانى عقد . والسفينة العربية الحديثة الجيدة سريعة سرعة كافية ؛ تستطيع في سهولة ويسر أن تقطع عشر عقد . ولو سُجِّلَ الزمن الذى كانت تقضيه سفن القرون الوسطى في المراسى المختلفة خلال الرحلة لاستطعنا تقدير سرعتها الحقيقية تقديرًا أدق إلى حد بعيد (١١١) .

(١١١) لقد أغفلتُ المواضع التي تتضمن غموضاً كبيراً فيما يتعلق بالأماكن وغيرها ، كما أغفلت الرحلات التي تخرج عن المؤلف ، كرحلة ابن جبير ، ص ٧٢-٧٥ ، من عيذاب إلى جدة . فقد احتاجت سفينته إلى سبعة أيام لقطع ١١٥ ميلاً بسبب العواصف والشعاب .

وقد أوردنا المراجع في المتن . وكانت هذه الرحلات مباشرة ، علما الرحلة التي يذكرونها بزرّك ، ص ١٣٠ ، وهي من كَلَّةَ بار إلى شجر لبان ، إذ يجب أن نفترض توقف السفينة خلالها في جزر نيكوبار وقتاً يكفي للتزود بالماء على الأقل . ويورد المقدسى ، ص ٢١٥ ، أقصر مدة وأطولها للرحلة من القلزم إلى جدة ؛ وقد تبين أن الستون يوماً بالغة الطول ، ولكن يجب أن نذكر صعاب هذا البحر وضرورة =

وتصف رحلة السندباد الخامسة في ألف ليلة وليلة تنظيم الرحلات ،
وذلك حيث يقول السندباد : « فحدثني نفسه [ثانية] في السفر والتفرّج في
بلاد الناس وفي الجزائر . فقامت ، وهممت في ذلك ، واشترت بضاعة
نغيسة تناسب البحر ، وحزمت الحمول ، وسرت من مدينة بغداد ،
وتوجهت إلى مدينة البصرة ، ومشيت على جانب الساحل ، فرأيت
سفينة كبيرة عالية مليحة ، فأعجبني ، فاشتريتها ، وكانت عُدّها جديدة .
واكتريت لها رئيساً وبحرية ، ونظرت عليها عبيدى وغلماي ، وأزلت
فيها حمولى . وجاءنى جماعة من التجار ، فنزلوا حمولهم فيها ، ودفعوا إلى
الأجرة ، وسرنا ونحن في غاية الفرح والسرور ، وقد استبشرنا بالسلامة
والكسب » . ولا يعقل أنه كان من المألوف أن يشتري تاجر سفينة
بأكملها ويبحر بها على هذا النحو دون إعداد . ولكن يبدو أن

== إلقاء المرساة في الليل . ويقول بزرک ، ص ٩١ — ٩٢ ، إن الرحلة كانت
« على الأقل أربع مائة فرسخ » ، أى ١٢٤٥ ميلاً بحرياً إذا كان الفرسخ
٦٣٠٥ ياردات .

وانظر ١ . دى سان — دنى El. de Saint-Denis في بحثه La vitesse
des navires anciens ، مجلة Revue archéologique ، المجلد ١٨ (يولية —
سبتمبر ١٩٤١) ، ص ١٢١ — ١٣٨ .

* نقلاً عن الطبعة الثالثة لألف ليلة وليلة ، الكتاب الثالث ، هذبه وصححه
الأب أنطون صالحانى اليسوعى ، المطبعة الكاثوليكية للآباء اليسوعيين في بيروت ،
١٩٢٧ ، ص ٣١٧ . (المترجم)

السورة بالعقد (بالتقريب)	الآيـات البحريـة (بالتقريب)	الأيام	الرحلة	المؤلف
٢ر١	١٤٥٠	حوالى ٢٩	من مسقط إلى كوم من	أخبار الصين والهند، الأقسام ١٣-١٦
٢ر٣	١٥٨٠	حوالى ٢٩	من كوم إلى كله بار	»
٢ر١	٥١٠	١٠	من كله إلى جزيرة تيومان	»
٢ر٨	٤٠٠	٦	من جزر نيكوبارا إلى كله	ابن خلدون، ص ٦٦ وما بعدها (المترجم : الصواب ٦٦ فقط)
١ر١	٦٣٠	٢٥ (على الأقل)	من القزم إلى جدة	القدسى ، ص ٢١٥
٠ر٤		٦٠ (على الأقل)	(مع إلقاء المرساة فى الليل)	»
٢ر٧	٣٢٠	٥ (على الأقل)	من سيراف إلى البصرة	(المترجم : الصواب ٤٥٤)
١ر٣		١٠ (على الأقل)		بزرگ ، ص ٩١ - ٩٢
٣ر٢	١٢٥٠ (على الأقل)	حوالى ١٦	من كوم إلى ويسوت	»
٣ر٤	٣٣٠٠	٤١	من كله إلى شجر لبنان	»
			(رقم قياسى مع وقفات فيما يمتثل)	
٦ر٢	١٥٠	يوم واحد	رحلة يوم مع ريس معتدلة	المعروف ، الفصل الثامن ، القسم ٣٤

النواخذة أو سادة السفن كانوا غالباً تجاراً ، لا ربابنة ، وإلا لسموا ربابنة . (١١٢)

وكانت الرحلات البحرية في تلك الأيام حافلة بالمشاق . فالسفن أولاً كانت في الغالب شديدة الزحام . فابن جبیر يشكو من الأحوال التي كان يمانها الحجاج الذين يعبرون البحر من عيذاب إلى جدة . وبزرّك يذكر ثلاث سفن كبيرة كانت تحمل الواحدة منها أربعمئة شخص في المتوسط ، وما كان هذا ليتمكن حتى في أكبر السفن العربية دون ازدحام خطير حسب المقاييس الحديثة . ولا يزال هذا طابع هذه السفن في الوقت الحاضر . وكل من سافر في سيارة ركاب ريفية في الشرق الأدنى أو الأوسط يستطيع تصور الحال في تلك السفن ، وفهم الدوافع التجارية التي تؤدي مع انعدام القيود القانونية إلى مثل هذه الظروف . ثم كانت هناك الوقفات الطويلة في الموانئ الحارة الرطبة ، حيث

(١١٢) ألف ليلة وليلة ، رقم ٥٥٦ في ترجمة ر . بيرتون R. Burton ، الجزء السادس ، ص ٤٨ (المنقول عنها) . والأوصاف التي يوردها كتاب ألف ليلة وليلة للأماكن والسفن غامضة إلى حد لا تكون لها معه قيمة كبيرة لنا . ولنلاحظ أن السندباد كان تاجراً لا ملاحاً . وانظر عن تنظيم الرحلات البحرية في الوقت الحاضر ا . فليز : Some aspects of Arab dhow trade ، مجلّة Middle East Journal ، المجلد الثاني (أكتوبر ١٩٤٨) ، ص ٣٩٩ — ٤١٦ ؛ ويسمى الربابنة في الكويت الآن نواخذة ، وهم يملكون سفنهم اسماً ، ولكنهم في الواقع خاضعون مالياً للتجار .

كانت السفينة تحت رحمة الحاكم المحلي ؛ وكان لابد من أداء رسوم موانئ عالية وتقديم هدايا ثمينة ، وكثيرا ما كانت السفينة تجبر على التوقف في الميناء حتى تستنفد التجارة جميع أسبابها . وفي المحيط ، كانت العواصف والشعاب والمضاحل أخطارا دائمة ؛ ولم يكن الربان والملاحون أكثر اطمئنانا من التجار إلا قليلا ؛ وفي خضم الأمواج العاتية كان المرء فعلا «دودا على عود» . أضف إلى هذا خطر القراصنة المروع ، وكانوا يركبون سفنا تسير بالمجاديف أسرع إلى حد كبير حين تضعف الرياح من أية سفينة تعتمد على الشراع وحده ؛ ولم يكن يمكن رد عاديهم إلا بالنفطين فوق ظهر السفن ، هذا إذا لم يجعل الحاكم أسطولا لحماية السفن وكان هذا أمرا نادرا . ويقول ماركو بولو إن قراصنة جوجارات Gujarati كانوا يضربون نطاقا من سفن تتراوح بين العشرين والثلاثين على أبعاد تمتد خمسة أميال أو ستة ، وكانوا يتبادلون الإشارات بالنار أو الدخان . وفي وسط هذه المصاعب كلها ، كان الملاحون والتجار لا يفتأون يسألون الله العون ، ولهذا حقلت أقاصيص البحر باسمه عز وجل . (١١٣)

(١١٣) انظر عن زحام السفن ابن جبير ، ص ٧١ ؛ وبزرگ ، ص ١٦٥ ؛ وفليز ، ص ٦٠ . وانظر عن الوقوف قسراً في الموانئ ودفع الرسوم أخبار الصين والهند ، القسم ١١ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٧٦ . وانظر عن العواصف والشعاب بزرگ في مواضع عدة ؛ وابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ١٨٥ — ١٨٦ ؛ والبلاذري ، ص ٤٣١ (المنقول عنها) الخ . وانظر عن سفن القراصنة =

ولكى أعطى القارئ صورة أوضح عن الحياة في البحر ، أختتم هذا الوصف بأربع أقاصيص لكاتبين عربيين يصفان فيها رحلات بحرية في القرون الوسطى .

== الطبرى ، (الترجم : القسم الثالث) ، الجزء الثالث ، ص ١٥٨٢ ، حيث يصف بوارح أغارت على البصرة عام ٨٦٦ ، وكان في كل سفينة اشقيام ، وثلاثة نفاطين ، ونجار ، وخباز ، و٣٩ مجذفاً ومقالا ، فالجملة ٤٥ رجلاً . وانظر ماركو بولو (طبول) ، الجزء الثانى ، ص ٣٨٩ . وانظر عن السفن الحربية ابن بطوطة ، الجزء الرابع ، ص ٥٩ — ٦٠ ، حيث يصف سفينة هندية حربية بأن لها ٦٠ مجذفاً ، وأخرى بأن فيها ٥٠ مجذفاً و ٥٠ مقاتلاً حشياً ؛ وكان في السفن سقف يحمى المجذفين من السهام والحجارة عند نشوب القتال . وانظر جلد مايستر . وانظر عن الدين في البحر بارنولد في بحثه : *Der Koran und das Meer* مجلّة Z. D. M. G. ، السلسلة الجديدة ، المجلد الثامن (١٩٢٩) ؛ وجلد مايستر ؛ وابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥ ؛ وابن بطوطة ، الجزء الأول ، ص ٣٩ — ٤٤ ، والجزء الثانى ، ص ٩٠ — ٩١ .

ملحق

بالفصل الثالث

أربع قصص بحرية

(١) مهارة عبهرة في الملاحة (بزرك ، ص ٨٥ — ٩٠) *

ومن أحداث البحرية والنواخذة ما يحكى عن عبهرة الرّبان . وأصله من كرمان ، وكان يبيع عُرَاهَا** يرعى الغنم ، ثم صار صيادا ، ثم صار أحد بانانية*** مركب يختلّف إلى الهند ، ثم تحول إلى مركب صيني ، ثم صار بعد ذلك ربانا**** . وله في البحر طرايق . وسافر إلى الصين سبع مرار ، ولم يكن سلك قبله إلى الصين إلا من غرّر***** ، ولم يسمع * في كلام بزرك ، وهو من رجال البحر ، أخطاء لغوية ونحوية كثيرة . (المترجم)

** جمع 'عروة أى الناحية . (المترجم)
*** جمع بانانى ، ومعناه هنا الملاح ، وإن كان المراد به عامة التاجر الهندى ؛ والكلمة العربية مأخوذة عن الكلمة الهندية بَنِيَان « تاجر » . انظر القاموس فى كتاب بزرك ، ص ١٩٣ . (المترجم)

**** عامة ، لاهذا المركب الصينى كما فى الترجمة الإنجليزية . أما المترجم الفرنسى فقد فهم مافهمناه . انظر أول تعليقاتنا على ملحق الفصل الأول . (المترجم)
***** غرر بنفسه عرضها للهلكة . انظر قاموس بزرك ، ص ٢٠٠ ، عمود ب . (المترجم)

أن أحداً سلكه وسلم وعاد قط ، فإن سلم في المضي فهو عجب ، فلا يكاد يسلم في العودة . وما سمعت أن أحداً سلم في الذهاب والجيء سواء . فإنه جلس في مطياله ، وأخذ معه قربة ماء ، فكث في البحر أياماً . فحسكى عن شهريارى الربان ، وكان أحد ربانية الصين ، أنه قال :

« كنت أمضى من سيراف إلى الصين ، فلما صرت بين الصنف والصين بالقرب من صندل فولات — وهو رأس بحر صنجى وهو بحر الصين — ووقفت الريح فلم تتحرك ، وسكن البحر ، وطرحنا الأناجر ، وأقمنا بمكاننا يومين . فلما كان في اليوم الثالث رأينا بالبعد شيئاً في البحر ، فطرحنا الدونج إلى البحر ، وأنفذت فيه أربعة من البانانية ، وقلت اقصدوا ذلك السواد ، فانظروا ما هو . فمضوا وعادوا ، فقلنا ما ذلك الشيء ، فقالوا عهرة الربان على مطياله ، ومعه قربة ماء . قلت لهم فلم لم تملونه ، فقالوا قد اجتهدنا به ، فقال لا أصعد إلى المركب إلا بشرط أن أكون الربان ، فأدبر المركب ، وأخذ أجرى عن قيمة ألف دينار متاعاً بشرى سيراف ، وإلا لم أصعد . فلما سمعنا هذا الكلام تعلقت نفوسنا بقوله ، ونزلت وجماعة من المركب إليه ، وهو في البحر ترفعه الأمواج وتضعه ، فسلمنا عليه ، وتضرعنا إليه في الصعود ، فقال حالكم أقبح من حالى ، وأنا إلى السلامة أقرب منكم ، فإن دفعتم لى بقيمة ألف دينار متاعاً بشرى سيراف ورددتهم إلى أمر المركب صعدت . فقلنا هذا مركب فيه أمتعة

وأموال عظيمة وخلق من الناس ، ولا يضرنا ما نعرف ما عند عبهرة من
الرأى بألف دينار .

« وصعد والدونيچ والقربة معه إلى المركب ، فلما حصل فيه قال
سالمونى متاعا بألف دينار ، فسلمناه إليه ، فلما أحرزه قال للربان اجلس
إلى ناحية ، فتباعد ذلك عن موضعه ، وقال ينبغى أن تجدوا فى أمركم
ما دام عليكم مهلة ، فقلنا فيماذا ، قال ارموا الثقل كله إلى البحر ، فرمينا
نحو من نصف جملة المركب أو أكثر ، ثم قال اقطعوا الدقل الأكبر ،
فقطعناه ورمينا به إلى البحر . فلما أصبح قال ارفعوا الأنجر واركبوا
المركب يسير لنفسه ، ففعلنا ، فقال اقطعوا الأنجر الكبير ، فقطعناه ،
وبقى فى البحر . ثم قال ارموا بالأنجر الفلانى ، فلم يزل كذلك حتى رمينا
فى البحر ست أنجر . فلما كان فى اليوم الثالث ارتفعت سحابة مثل المنارة ،
ثم تفرقت فى البحر ، وأخذنا الخب* ، فلولا أننا كنا قد رمينا بالجملة
وقطعنا الدقل لسكنا قد غرقنا من أول موجة أخذتنا . ولم يزل الخب
ثلاثة أيام بلياليها ، والمركب يصعد وينزل بغير أنجر ولا شراع ،
لاندرى كيف نضى . فلما كان فى اليوم الرابع أخذت الريح فى السكون ،
وتم سكونها وصلاح أمر البحر فى آخر النهار . وأصبحنا فى اليوم
الخامس والبحر طيب ، والريح مستقيمة ، فأصلحنا دقلا ، ورفعنا الشرع ،

* فى القاموس المحيط الحب هيجان البحر . (المترجم)

وسرنا ، وسلم الله ووردنا إلى الصين ، وأقمنا إلى أن بعنا واشترينا ،
وأصلحنا المركب ودقلا بدل الدقل الذى رمينا به فى البحر ، وخرجنا
من الصين نريد سيراف .

« وقاربنا الموضع الذى قدرنا أنا رأينا فيه عبهرة ، اجتزنا بجزيرة
وجبال ، فقال عبهرة اطرحوا الأناجر ، ففعلنا ، ثم طرحنا القارب إلى
البحر ، وزل فيه خمسة عشرة رجلا ، وقال لهم امضوا إلى تلك الموضع ،
وأومى إلى بعض الجبال ، فهاتوا الأنجر الفلانى ، فمجبنا من ذلك ولم
نخالفه ، فمضوا وعادوا وهو معهم . ثم قال امضوا إلى ذاك الجبل الآخر ،
وأومى إليه ، فهاتوا الأنجر الفلانى ، فمضوا وعادوا والأنجر معهم * .
ثم قال ارفعوا الشرع ، فرفعنا ، وسرنا .

« فقلنا له كيف عرفت أمر هذه الأناجر ، فقال نعم لقيتكم فى هذا
الموضع فى رأس الثلاثين ** ، وهو وقت مد الماء ، وقد نقص الماء صدرا
صالحا ، وكنتم فى وسط الجبال والجزيرة ، فأمرتكم بطرح الثقل من
الأمثلة ، ففعلتم ، ثم فكرت فى أمر الأناجر ، فإذا حاجتنا إليها فى

* يقول المؤلف هنا بين قوسين ، متابعا ناشر كتاب بزرك ، إنه كان يجب
ذكر أنجر ثالث هنا . وذلك لأن القصة تشير بعد ذلك إلى أنه استخلصت ثلاثة
أناجر من الأناجر الستة التى كانت قد رميت فى البحر فى رحلة الذهاب إلى الصين ،
بينما استقرت الثلاثة الأخرى فى قاع البحر . (المترجم)
** أى اليوم الثلاثين . (المترجم)

الصين غير ماسة ، ولم يبق في المركب من الأمتعة إلا ما قيمة وزن الأناجر منه أضعاف* قيمة الأناجر ، فرميت بها كذلك ، لأنه لم يكن بدّ من تخفيف المركب . فحصلت هذه الأناجر الثلاثة فوق الجبل والجزيرة ظاهرة ، وحصلت الثلاثة تحت الماء . فقلنا له كيف استدليت على هذا النقصان والخب ، فقال نعم قد جُرّب هذا البحر قبلي وجربته ، فوجدنا في رأس كل ثلاثين ينقص نقصا عظيما حتى تنكشف هذه الجبال ، ويكون في وقت هذا النقصان خبّ عظيم أصله في مقر البحر ، فانكسر المركب الذى كنت فيه على رأس جبل من هذه الجبال ، لأن النقصان لحقنى وأنا أسير عليه ليلا ، وسلمت قى ذلك المطيال . ولو بقيتم في موضعكم لما بقيتم في البحر أكثر من ساعة لم يجنح** مركبكم قبل الخب ، لأنكم كنتم على الجزيرة ، إن جنحتم عليها انكسرتم .

وعبرة هذا له طرائق وأخبار في البحر ، وهذا الخبر من أطراف أخباره .

* ترجمها المؤلف بـ double « ضعّف » . (المترجم)

** أى دون أن يجنح . (المترجم)

(٢) السير إلى ريسوت (برك ، ص ٩٠ — ٩٢)

وقد كان محمد بن بابشاد حدثني أنه كان يمضي في مركبه من فنصور
يريد عمان ، فلما قطع بحر هر كند ، ودخل في بحر الهند ، وعزم على أن
يعبر إلى بلاد الغرب ، قال له ربان مركبه * أى مرسى تعلق من مراسى
الغرب ** ، قال أعلق ريسوت أو فوقها بفرسخ أو دونها بفرسخ .
فقال له الربان نحن نعلق المرسى القلاني دون ريسوت بخمسين فرسخا .
فتخاطروا في عشرين ديناراً يتصدقون بها ، وبين الموضع الذى هم فيه
وبين ريسوت على الأقل أربع مائة فرسخ .

فساروا خمسة عشريوما إلى أن قدروا أنهم قد قاربوا جبال الغرب ،
وأخذوا يتكلمون فيما كانوا تخاطروا فيه إلى الليل ، وساروا إلى غد ذلك
اليوم . فلما أصبحوا صعدوا بالديديان إلى رأس الدقل ، فلم ير شيئا .
فنزّلوا ، فلما صابوا العصر ، قال محمد بن بابشاد أرى آثار الجبال ، فقالوا
ما نرى شيئا . فقال للديديان اصعد ، فلما صعد الديديان ، واستقر على

* في هذا تمييز بين الربان والناخذاه ، وهو محمد بن بابشاد نفسه ، وكان من
مشاهير النواخذة . انظر عنه برك ، ص ٥ . (المؤلف)
** أى ما المرسى الذى تظن أنك تقترب منه ؟ انظر قاموس برك ، ص ٢٠٠ ،
عمود ١ . (المترجم)

رأس الدقل ، صاح رحم الله من كبر ، فكبروا واستبشروا وبكوا من
شدة الفرح والسرور ، وساروا طول ليلتهم إلى قرب السحر . فلما كاد
الفجر أن يطلع قال محمد بن بابشاد اطرحوا الأنجر ، فطرحوه ، وحطوا
الشراع ، وقال للربان أين نحن ، فقال في موضع كذا ، وذكر موضعا
بينه وبين ريسوت أربعين فرسخا ، فقال له محمد بن بابشاد نحن على
ريسوت سواء* ، إما أن تكون بين أيدينا برمية سهم أو بجذاء
الركب أو دوننا برمية سهم . فأصبحوا وهم على ريسوت سواء .
وقال محمد بن بابشاد إذا كنت في البحر ، وأجبت أن تعرف هل
أنت بقرب أرض أوجبل ، فانظر بعد العصر إذا انحطت الشمس ، فإنها
إذا انحطت وكان في وجهها جبل أو جزيرة تبينت .

(٣) غرق سفينة في الطريق إلى الهند

(برك ، ص ١٦٥ — ١٦٨)

ومن مصايب البحر المشهورة التي أثرت إلى يومنا هذا ما حدثني
به بعض التجار قال :

* أى نحن تجاه ريسوت تماما . انظر قاموس برك ، ص ٢٠٠ ، عمود ١ .
(المترجم)

« خرجت في مركب من سيراف في سنة ست وثلثمائة [هـ أى ٩١٩م] يريد صيمور . وكان معنا مركب عبدالله بن الجنييد ومركب سبا . وكانت هذه الثلاثة مراكب في نهاية الكبر ، ومن المراكب الموصوفة في البحر ، ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومنزلة في البحر . وفي المراكب ألف ومائتان رجل من التجار والنواخذة والبانانية والتجار وغيرهم من صنوف الناس ، وفيها من الأموال والأمتعة مالا يعرف مقداره لكثرة . فلما سرنا أحد عشر يوما رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وتانه وصيمور ، وما سار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا . فاستبشرنا ، وسررنا ، وبشر بعضنا بعضا بالسلامة ، وأخذنا في الاستعداد ، لأننا قدرنا أننا نصبح من غد الأرض .

« ثم جاءتنا الرياح من الجبال ، فلم نضبط الشرع ، وأخذنا الخلب والمطر والرعد والبرق ، فقال الربانية والبانانية نطرح الأمتعة ، فمنهم أحمد [ربان مركبنا] ، وقال لا أطرح إلا بعد أن يخرج الأمر عن يدي وأعلم أني هالك . ونزل الرجال ينزفون الجمّة من الجانبين . والمركبين على مثل حالنا ، كل واحد منهما ينتظر صاحبه ما يفعل من طرح أو غيره

* جمّة السفينة الموضع يجتمع فيه الماء المتسرب إليها . (المترجم)

فيفعل مثله * . وضجَّ التجار [في مركبنا] ، وقالوا له [لأحمد] اترح
الأمعة وأنت في الحلِّ فإننا نهلك ، فقال لا أطح البتة ، ولم يزل الأمر
يتزايد إلى أن مضت ستة أيام . فلما كان في اليوم السادس ، وكاد المركب
أن يغوص في البحر ، قال اطحوا الحمولة ، فلم يمكن طرح شيء ، لأن
الحوابي والأعدال** نقلت بالمطر ، وكان ما فيه خمسمائة منّا*** ، فقد
صار فيه ألف وخمسمائة منا بالمطر . وعاجلهم الأمر ، وطرحوا القارب
إلى الماء ، ونزل فيه ثلاث وثلاثون رجلا . وقيل لأحمد قم فانزل في
القارب ، فقال لا أبرح مركبي ، فإنه أرجى في السلامة من القارب ،
وإن تلف تلفت معه ، فلا حظ لي في الرجوع بعد تلف مالي .

قال لي هذا التاجر :

« فكثنا في القارب خمسة أيام ، ليس معنا لا ما يؤكل ولا
ما يشرب ، إلى أن لم يبق فينا فضل أن نتكلم بكلمة من الجوع
والعطش والشدة التي مضت علينا في البحر ، والقارب تقلبه الأمواج

* أخطأ المؤلف في ترجمة هذه الجملة . ومضمون ترجمته أن كل واحد في هاتين
السفيتين كان ينتظر ما يفعله صاحب السفينة ليحذو حذوه . ولكن الترجمة
الفرنسية صحيحة . (المترجم)

** الحوابي جمع عاكس الخباء وهو ، كما في القاموس المحيط ، ظرف للدهن .
والأعدال جمع رعدل وهو الكيل . (المترجم)
*** في القاموس المحيط المنّ كيل معروف أو ميزان أو رطلان كاللنا الجمع
أمنان وجمع المنا أمناء . (المترجم)

والرياح لا ندرى هو فى البحر أم لا . ولشدة الجوع وما نحن فيه
أومئنا إلى بعضنا بعضاً أن نأكل واحداً منا . وكان معنا فى القارب
صبي سمين لا يبلغ ، وكان أبوه فى جملة من تخلف فى المركب ، فعزمنا
على أكله . فأحسّ الصبي بذلك ، فرأيته وهو ينظر إلى السماء ويحرك
شفتيه وعينييه تحريكاً خفياً ، فما مضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض .
ثم لاحظت لنا الأرض ، ثم جنح القارب على البر ، واقلب القارب
ودخله الماء ، وليس لنا قوة للقيام ولا لحركة . وإذا برجلين قد نزلا
إلى القارب ، فقالا لنا من أين أنتم ، فقلنا نحن من مركب فلان .
فأخذوا بأيدينا ، وأخرجونا إلى الأرض ، فوقعنا على وجوهنا مثل
الموتى ومضى واحد منهما يعدو على وجهه ، فقلت للآخر أين نحن ،
فقال هذا الدخان الذى تراه من التيز ، وقد راح صاحبي إلى القرية ،
فعمدنا الزاد والماء والثياب ، فحملونا إلى البلد .

« وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة ، فلم يسلم منهم أحد إلا نفر
من الذين كانوا فى القارب . وكان فى جملة رباب المركب أحمد ، وكان
اسمه بقى . وكان قد زاد تلف هذا المركب وما فيها من المعاش فى
اختلال سيراف وصيمور لمعظم ما كان فيها من الأموال ووجوه
النواخذة والربان والتجار . »

(٤) عبور البحر من عيذاب إلى جدة

(ابن جبير ، ص ٧٢ — ٧٥)

وفى يوم الاثنين الخامس والعشرين لربيع الأول المذكور ، وهو الثامن عشر من يولييه [الخامس والعشرين من يولية بالتقويم الجريجورى ، عام ١١٨٣ م] ، ركبنا الجَلْبَةَ للعبور إلى جُدَّة . فأقننا يومنا ذلك بالمُرْسَى لركود الريح ، ومغيب النواتية . فلما كان صبيحة يوم الثلاثاء بعده ، أقلمنا على بركة الله عز وجل ، وحسن عونه المأمول

فتمادى سيرنا فى البحر ، يوم الثلاثاء السادس والعشرين لربيع الأول المذكور ، ويوم الأربعاء بعده بريح فآترة المهبّ . فلما كان المساء الآخرة من ليلة الخميس — ونحن قد استبشرنا برؤية الطير الحُلَقَّة من برّ الحجاز — لمع برق من جهة البر المذكور ، وهى جهة الشرق . ثم نشأ نوّء أظلم له الأفق ، إلى أن كسا الآفاق كلها ، وهبت ريح شديدة ، صرفت المركب عن طريقه راجعاً وراءه ، وتمادى عصوف الرياح ، واشتدت حُلُكة الظلمة وعمت الآفاق ، فلم ندر الجهة المقصودة منها ، إلى أن ظهر بعض النجوم فاستدل بها بعض الاستدلال ،

وحُط القلع إلى أسفل الدقل* ، وهو الصارى . وأقمنا ليلتنا تلك في هول يؤذن باليأس ، وأرانا بحر فرعون بعض أهواله الموصوفة ، إلى أن أتى الله بالفرج مقتراً مع الصباح . فهذا قياد الريح ، وأقشع الغيم ، وأصحت السماء ، ولاح لنا بر الحجاز على بُعد لا نبصر منه إلا بعض جباله ، وهي شرق من جدة ، زعم ربان المركب ، وهو الرأئس** ، أن بين تلك الجبال التي لاحت لنا وبرّ جدة يومين [سيرا على الأرض] . والله يسهّل لنا كل صعب ، وييسّر لنا كل عسير ، بعزته وكرمه .

فجربنا يومنا ذلك — وهو يوم الخميس المذكور — بريح رُخاء طيبة ، ثم أرسينا عشيةً في جزيرة صغيرة في البحر ، على مقربة من البر المذكور ، بعد أن لقينا شعاباً كثيرة ، يكسر فيها الماء ويضحك علينا*** . فتخللنا أثناءها على حذر وتحفظ . وكان الربان بصيراً بصنعتة

* كان ابن جبير حاجباً من أسبانيا . وكان هو وقراءه فيها يألّفون الالفاظ البحرية المستعملة في البحر المتوسط ، ولهذا كان حريصاً على شرح الاصطلاحات الشائعة في المحيط الهندي . (المؤلف)

** هكذا في طدى جويه (ص ٧٣) . وترد هذه الكلمة أيضاً في ابن بطوطة ، ج ٤ ، ص ١٨٥ ؛ كما يوردها دوزى ، الجزء الأول ، ص ١٤٩٦ . ولكن المؤلف كتبها « الرئيس » . (المترجم)

*** هكذا في طدى جويه (ص ٧٣) . وانظر الهامش e في تلك الصفحة . (المترجم)

حاذقاً فيها ، فخلصنا الله منها ، حتى أرسينا بالجزيرة المذكورة ، ونزلنا إليها ، وبقنا بها ليلة الجمعة التاسع والعشرين لربيع الأول المذكور . وأصبح الهواء راكداً ، والريح غير متنفسة إلا من الجهة التي لا توافقنا ، فأقمنا بها يوم الجمعة المذكور . فلما كان يوم السبت الموفى ثلاثين [أول ربيع الآخر] ، تنفّست الريح بعض تنفّس ، فأقلعنا بذلك النفس ، نسير سيراً رويداً . وسكن البحر حتى خيل لناظره أنه صحن زجاج أزرق ...

وفي عشي يوم الأحد ثانيه ، أرسينا بمرسى يعرف بأبجر* ، وهو على بعض يوم [سيرا على الأرض] من جدة ، وهو من أعجب المراسي وضعا . وذلك أن خليجاً من البحر يدخل إلى البر ، والبر مطيف به من كلتا حافته ، فترسّى الجلاب منه في قرارة مُكَنَّة هادئة . فلما كان سحر يوم الاثنين بعده ، أقلعنا منه على بركة الله تعالى بريح فاترة ، والله الميسر لا ربّ سواه . فلما جنّ الليل أرسينا على مقربة من جُدَّة ، وهي برأى العين منا . وحالت الريح صبيحة يوم الثلاثاء بعده بيننا وبين دخول مرساها ، ودخل هذه المراسي صعب المرام ، بسبب كثرة الشعاب والتفافها . وأبصرنا من صنعة هؤلاء الرؤساء والنوأتية في التصرف

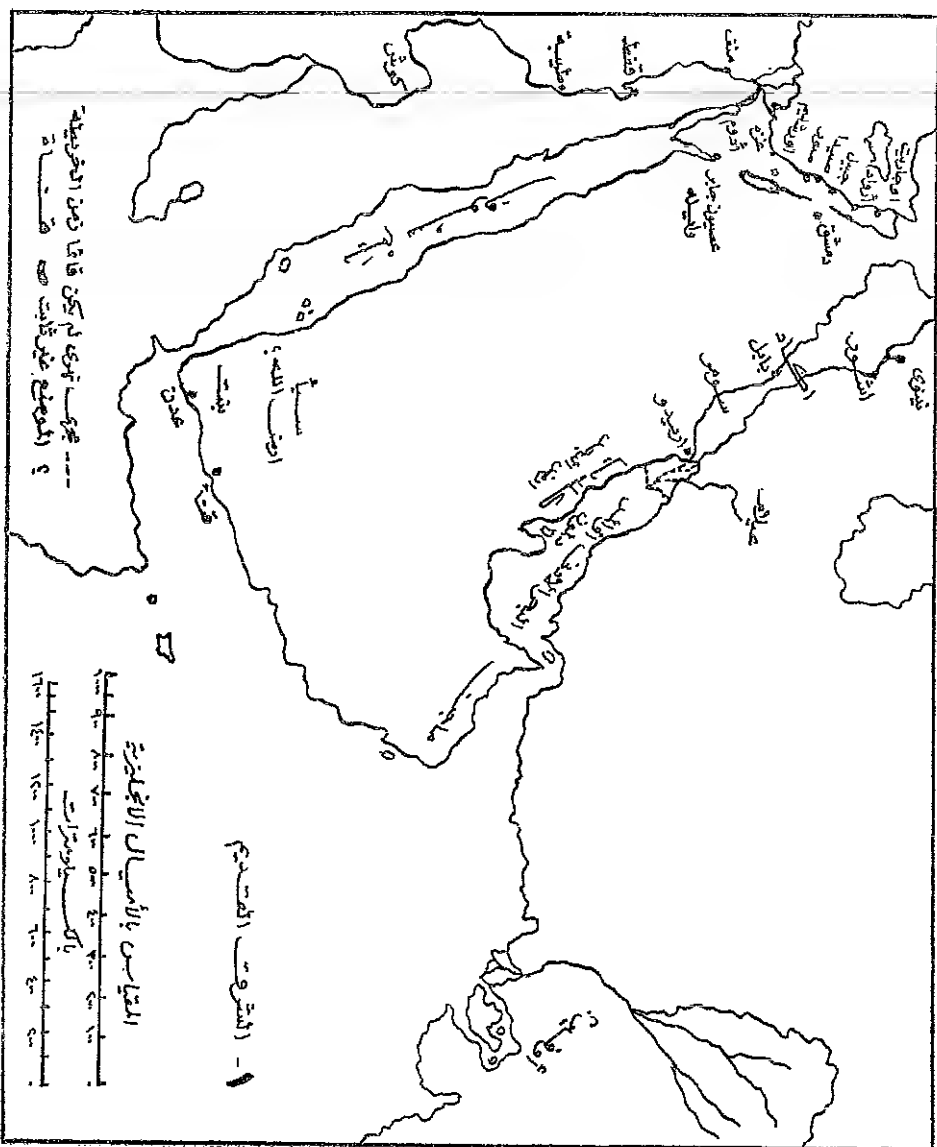
* يقول رايت في نشرته لابن جبیر (ص ٧٤ ، هامش ب) إنه يبدو أن في هذا الاسم تصحيفاً . (المترجم)

بالجلبة أثناءها أمراً ضحماً ، يدخلونها على مضايق ، ويصرفونها خلالها
تصرف الفارس الفارس للجواد الرطب العنان ، السلس القياد ، ويأتون في
ذلك بعجب يضيق الوصف عنه . وفي ظهر يوم الثلاثاء الرابع من شهر
ربيع الآخر المذكور ، وهو السادس والعشرون من شهر يولييه ، كان
نزولنا بجدة حامدين لله عز وجل

[ويذكر ابن جبير بين أخطار الرحلة] ضعف عُدّة المركب ،
واختلالها * ، واقتصامها المرة بعد المرة ، عند رفع الشراع أو حطّه ، أو
جذب مرّسى من مراسيه . وربما سنحت ** الجلبة بأسفلها على شعب من
تلك الشعاب أثناء تخلّلها ، فنسمع لها هداً يؤذّن باليأس فكنا فيها نموت
مراراً ونحيماً مراراً ...

* ترجمة المؤلف لهذه الكلمة (derangement) أصح من ترجمة ر . ج .
برودهرست (The Travels of Ibn Jubayr) R. J. C. Broadhurst ،
لندن (١٩٥٢) لها (ص ٧٠) : [being] entangled . (المترجم)
** بمعنى جنحت . (المترجم)

الخزائن

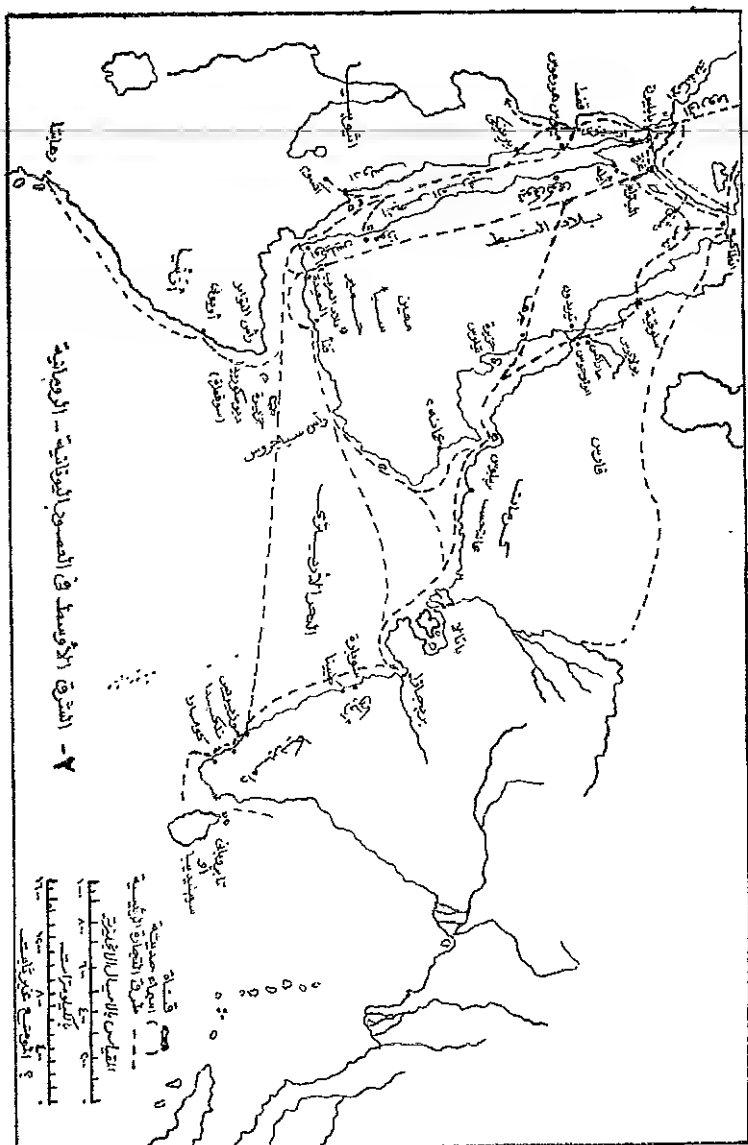


ملاحظات على الخريطة (١) بقلم المترجم

(١) أرض الله God's Land في النقوش المصرية القديمة هي ، في رأى شُف (ص ٦١ و ١٣٢) ، جنوب غرب الجزيرة العربية أى اليمن ؛ وفي رأى داورتي (المرجع المذكور في هامش ٧ ، ص ١٧٠ -- ١٧٢) الجزيرة العربية عامة . ويربط داورتي بينها وبين « أرض البحر » ؛ انظر هامش ٧ وما يتصل بهامش ١٠ من متن .

(٢) البحر الأدنى أو المرّ Lower or Bitter Sea في النقوش الأكادية هو الخليج الفارسي ، ويقابله فيها البحر الأعلى Upper Sea ، وهو البحر المتوسط .

(٣) يَمُّ سُوْف : الاسم العبري القديم للبحر الأحمر ، ومعناه « بحر العشب » . وكان اليهود القدماء يسمون البحر الأحمر أيضاً « يَمُّ مِصْرَايِم » أى « بحر مصر » (سفر إشعيا ١١ : ١٥) .

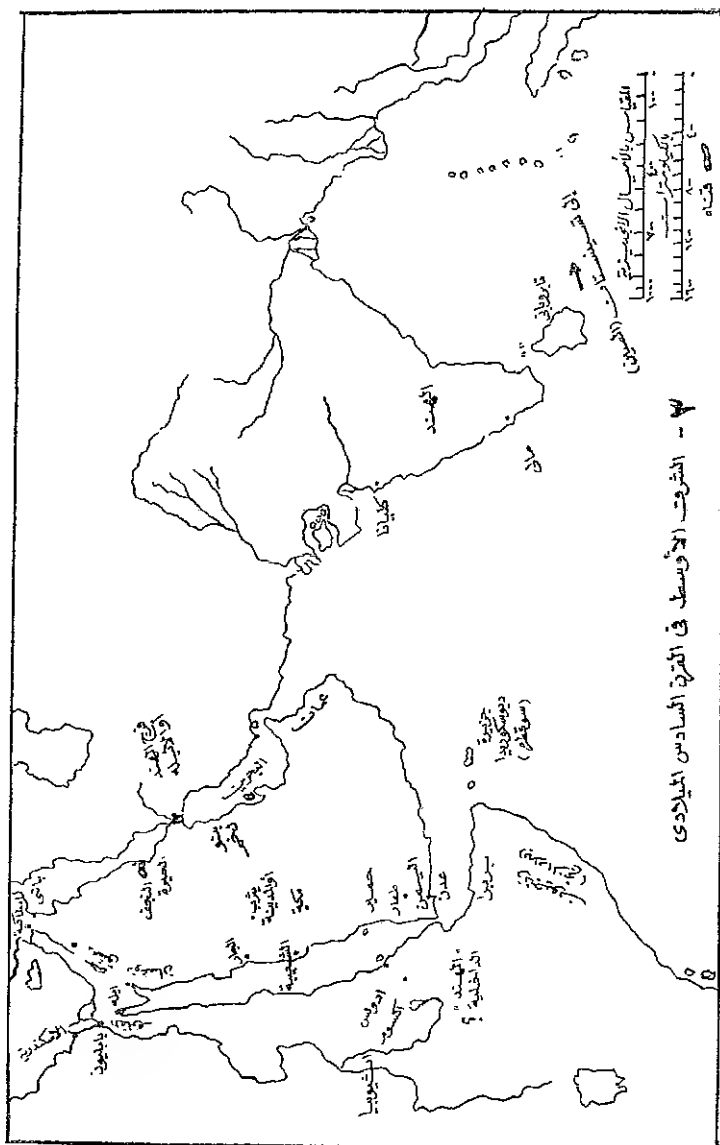


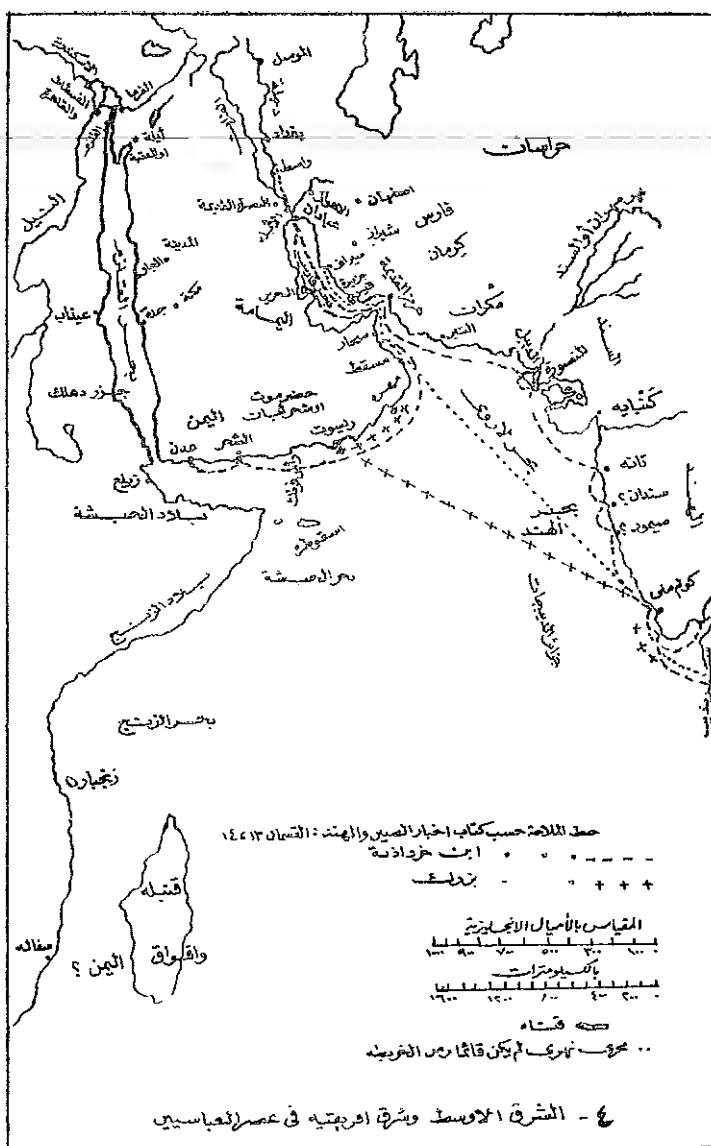
ملاحظات على الخريطة (٢) بقلم المترجم

(١) أرسينوى Arsinoe : انظر عنها شف (ص ٦٨) وحزين :
Arabia and the Far East (ص ٨٦) .

(٢) تاروبانى Taprobane أو سيليديبا Sielediba (لا Sielediva
كما يكتبها المؤلف) : هي جزيرة سيلان . انظر شف (ص ٢٤٩) ،
ورولانسون : Intercourse between India and the Western World
(ص ١٤٩) .

(٣) نلسكيندا Nelcynda : انظر شف ، ص ٢٠٨ .





ملاحظات على الخريطة (٤) بقلم المترجم

(١) جزائر الديبجات : هي جزائر لكادايف وملدايف . انظر بزرک ، ص ٢١٦ — ٢١٧ . ويقول فران (في كتابه المذكور في هامش ٦٥ ، الجزء الأول ، ص ٢ ؛ وبجته المذكور في هامش ٤٠ ، ص ٢١٤ — ٢١٥) إن الكلمة « ديبجات » مكونة من « ديب » المأخوذة من دڤيپا dvipa « جزيرة » في السنسكريتية ونهاية الجمع « جات » في الفارسية ، فالمعنى هو إذن « الجزر » .

وبهذه المناسبة أشير إلى أن المعلم سليمان المهري في رهبانجه (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بال مكتبة الوطنية في باريس) يسمي جزر لكادايف « جزر الفال » (الورقة ٢٣ ب و ١٦٨) أو « جزر الفالات » (١٧٤) ، بينما يسمي جزر ملدايف « جزر الذيب » (١٢٤ و ٥٢ ب و ١٥٣ و ١٧٠ و ١٧٥ و ١٨٢ و ١٩٠) . انظر فران في كتابه المذكور في هامش ١٠٧ (ص ٢٤٠ — ٢٤١) ، وفي مقاله عن سليمان المهري بدائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١٥٣٠ . وقد ورد ذكر الديبجات في مروج الذهب للمسعودي (ج ١ ، ص ٣٣٨ : الدابيحات) ، كما ذكرها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٧) وبزرک (ص ٦١ و ١٦٣) .

(٢) ريسوت : انظر بزرک ، ص ٢١٨ ، عمود ١ .

(٣) سندان : بكسر السين أو فتحها . ويرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٢٦) أنه تقوم مكانها الآن قرية سنجان (بكسر السين أو فتحها) على الساحل الغربي للهند بين دمان Daman وبسين Bassein ، وتسمى هذه القرية سانت جون St. John في الخرائط الإنجليزية . ولكن يرى ه . م . إليوت في كتابه The History of India (الجزء الأول ، ص ٤٠٣) أنها دمان نفسها .

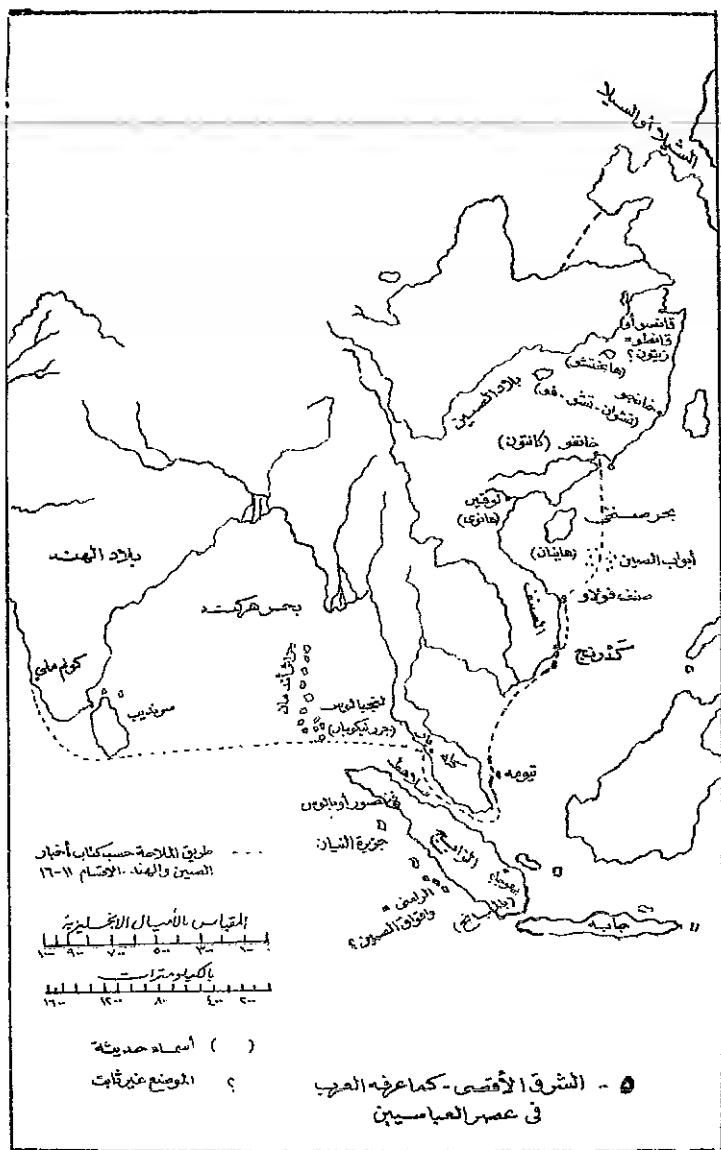
(٤) شجر لبان أو اللبان : انظر بزرك ، ص ٢١٩ عمود — ٢٢٠ عمود ١ .

(٥) صيمور أو سيمور : الكتابة الأولى أغلب . وفي بزرك ص ١٠٥ : صامور ، ولكن صيمور في سائر المواضع (انظر الكشف الجغرافي ص ٢٢١ ، عمود ١) . وهي سيملا Semylla في كتاب بريلاوس وسيملا Symulla عند بطليموس ، وتقوم مكانها الآن تشول Chaul إلى الجنوب من بومباي بنحو ٢٥ ميلا . انظر بزرك ، ص ٢٢٧ ؛ وشف ، ص ٢٠٠ - ٢٠١ .

(٦) كَنبَاية : هكذا يكتبها الإصطخرى (ص ١٧٢ و ١٧٣ و ١٧٦ و ١٧٧ و ١٧٩) ، وابن حوقل (ص ٣١٩ و ٣٢٤ و ٣٢٥ و ٣٢٧) ، والمقدسى (ص ٥٢ و ٤٧٧ و ٤٨٤ و ٤٨٦) ، والمسعودى في مروج

الذهب (الجزء الأول ، ص ٢٥٣ و ٢٥٤ ؛ والجزء الثالث ، ص ٤٧) ،
والعلم سليمان المهري في رهنأجه (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بالملكتبة
الوطنية في باريس ، الورقة ١٥٤ و ٦٤ ب) . ويكتبها ابن بطوطة
(ج ٤ ، ص ٥٣) : كنباية (بكسر الكاف) . ويكتبها ابن خرداذبه
(ص ٥٦) كنبايا ؛ وبزرك (ص ١٢٣) : كنبات . وهي كباى
Cambay في الخرائط الإنجليزية على الخليج المسمى بنفس الاسم ؛ انظر
بزرك ، ص ٢٢٥ .

(٧) بحر لا روى : انظر بزرك ، ص ٢٢٩ ، س ٧ — ٩ .
ويذكره المسعودى في مروج الذهب ، الجزء الأول ، ص ٣٣٠ و ٣٣٢
و ٣٣٣ و ٣٣٥ .



ملاحظات على الخريطة (٥) بقلم المترجم

(١) جزائر أندمان : هكذا في بزرك (انظر الكشف الجغرافي ، ص ٢٠٩ ، عمود ب) . ولكن تكتب « أندمان » في كتاب سليمان التاجر (ط رينو ، ص ١٠) ومروج الذهب للمسعودي (ج ١ ، ص ٣٣٩) ، ورهانج سليمان المهري (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بال مكتبة الوطنية في باريس ، الورقة ٢٥ ب و ١٦٨) . وهي أندمان Andaman أيضاً في الخرائط الأوربية الحديثة .

(٢) بالوس أو فنصور : هي باروس Baros الآن ، كما يرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٦٣) . ويؤيده في هذا دي جويه في ابن خردادبه . (ص ٦٦ هامش ٤) ؛ وكذلك فران في مقاله عن الواقواق بدائرة المعارف الإسلامية (النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٠٨ ب) ، حيث يقول عن باروس تلك إن العرب يسمونها بالوس أحياناً وفنصور (Pancur في لغة الملايو) أحياناً أخرى .

ويرد ذكر بالوس في كتاب ابن خردادبه ، ص ٦٦ . أما فنصور فيذكرها بزرك (ص ٣٠ و ٩٠ و ١٢٥ و ١٢٦) ، وسليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨) ، وابن الفقيه (ص ١٦) ، وابن رسته (ص ١٣٨) ، وسليمان المهري في رهانجه (المخطوط العربي رقم ٢٥٥٩ بال مكتبة الوطنية في باريس ، الورقة ٧٨ ب و ٧٩ ب و ٨١ ب) .

(٣) حابة : ذكرها ابن خرداذبه ص ١٦ و ٦٦ و ٦٧ .

(٤) الرامنى أو الرامى : هى سومطرة فى رأى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٦٠ ، س ١١ ؛ و ٢٦٩ ، س ٢٣ — ٢٤) ، وفران (المرجع المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٢٥ ، الهامش الثانى) ، ودى جويه (ابن خرداذبه ، الترجمة الفرنسية ، ص ٤٤ ؛ والمقدسى ، ص ١٤ ، هامش ب) ، وناشر مروج الذهب للمسعودى (ج ١ ، ص ٤٠٢) .

وقد ورد ذكر الرامنى فى كتاب ابن الفقيه (ص ١٠) ، ومروج الذهب (ج ١ ، ص ٣٤٣) ، كما ذكرها سليمان التاجر (ط رينو ، ص ٨ و ٩) . أما الرامى فقد ذكرها ابن خرداذبه (ص ٦٥) ، وأبو زيد السيرافى (ص ٨٩) ؛ ويسمىها المقدسى (ص ١٤) الرمى (بدون ألف) . (٥) الزايج : يكتبها المؤلف Al-Zâbag أو Al-Zâbij ، ولكن

يرى فران (فى كتابه المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٧ ؛ وفى مقاله عن « الزايج » فى دائرة المعارف الإسلامية ، النسخة الإنجليزية ، المجلد الرابع ، ص ١١٨٢) أن القراءة الأولى وحدها (بفتح الباء وعدم تعطيش الجيم) هى الصحيحة . وهو يرى فى المرجع الثانى (١١٨٢ — ١١٨٣ ب) وفى مقاله المذكور فى هامش ٤٠ (ص ٢٥٤) أنها جزيرة سومطرة . ولكن يرى ناشر كتاب بزرك (ص ٢٣١ — ٢٣٣) أنها جاوة ، ويتابعه فى هذا كاتب مادة « كله » بدائرة المعارف الإسلامية

(النسخة الإنجليزية ، المجلد الثانى ، ص ٦٦٩) ؛ وهذا هو أيضاً رأى
ناشر مروج الذهب (ج ٩ ، Index Général ، ص ٢٩٣ ب) .

وقد ورد ذكر الزابج فى كتاب بزرگ (ص ٧ و ٨ و ٦٢ و ١٣٧
و ١٥٠ و ١٥٤ و ١٨٠ و ١٨٦) ، كما ذكرها ابن الفقيه (ص ١٠ — ١٣
و ١٥ و ١٦) ، وابن خرداذبه (ص ١٦ و ٦٥ و ٦٨) ، وابن رسته
(ص ٨٧ و ٨٨ و ١٣٧) ، والمسمودى فى كتاب التنبيه والإشراف
(ص ٥٥ و ٦١ و ٦٨) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ١٨ و ٢٣) ،
وأبو زيد السيرافى (ص ٨٩ و ٩١ و ٩٤ و ٩٥ و ١٠١) .

(٦) زيتون : يؤيد مارتن هارتمان (فى مقاله عن الصين China
بدائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الأول ، ص ١٨٤٣) الرأى القائل
إنها تشوان — تشو Chüan-chow . ولكن يرى فران (المرجع
المذكور فى هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١١) أنها تسو — تونج Tseu-Tung ،
من موانئ إقليم فو — كن Fu-kien . وانظر فى هذا الصدد أيضاً حزين :
Arabia and the Far East ، ص ١٧٨ و هامش ٣ فيها ، و ص ١٩٧
و هامش ٢ فيها .

ولا يرد اسم زيتون إلا فى المصادر العربية المتأخرة ؛ انظر هارتمان ،
المرجع المذكور .

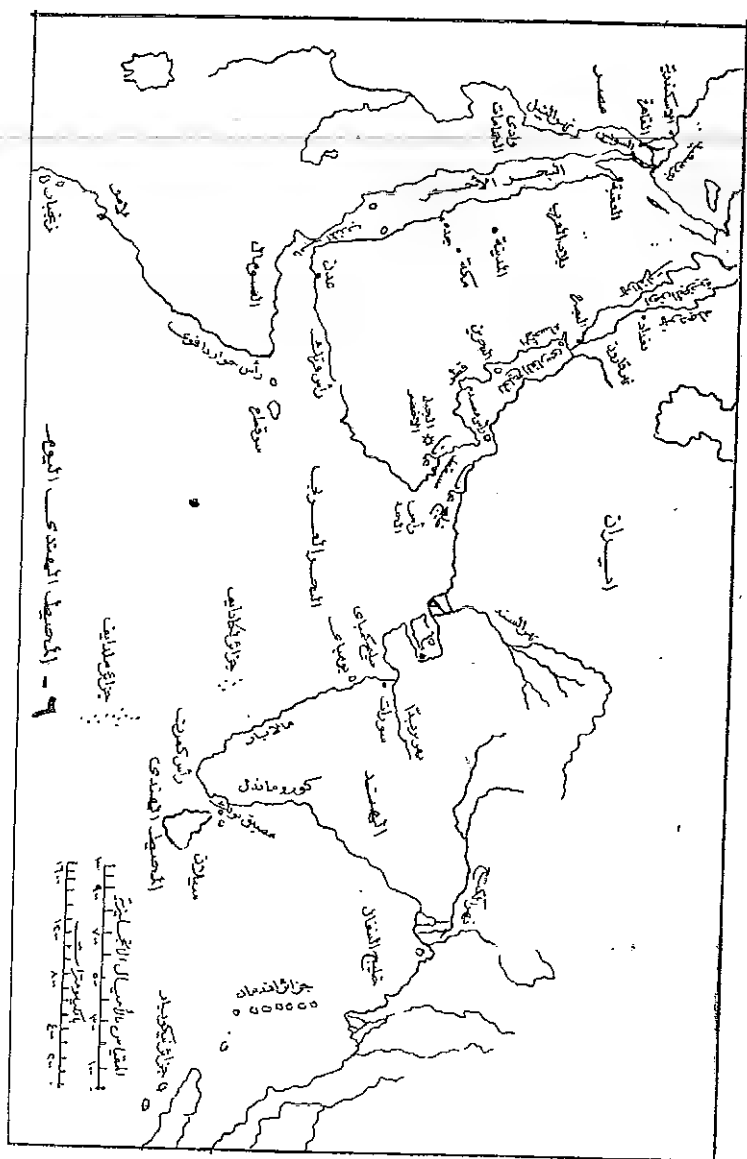
(٧) كُنْدَرَنْج : هكذا عند ابن الفقيه (ص ١٢) ، وسليمان التاجر (طرينو ، ص ١٩) ؛ ولكن يكتبها المسعودي (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٠ و ٣٤٠) : كَرْدَنْج . ويرى فران (المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ١٦) أنه يجب تصحيح هاتين الكتابتين إلى كُنْدَرَنْج Kundrang . ويكتبها المؤلف Kanduranga ، وهي قريبة من كتابة فران . ويرى فران أيضاً أن كندرنج هي رأس سانت جاك St. Jacques الآن .

(٨) لنجبالوس : هكذا عند سليمان التاجر (طرينو ، ص ٩) ، ولكن يكتبها ابن الفقيه (ص ١٦) لَنْكَبالوس ، وابن خردادبه (ص ٦٦) أَلَنْكَبالوس ، وبزرك (ص ١٢٧) لَجَبالوس . ويقول دى جويه (ابن الفقيه ، ص ١٢ ، هامش e) إنه يبدو أن الجزء الثاني من لنج (لنك) بالوس (أى بالوس) معناه « جزيرة » . فإذا صح هذا كان المعنى « جزيرة لنج (لنك) » ؛ ويؤيد هذا أن ابن الفقيه (ص ١٢) يتحدث عن قوم يقال لهم لنج ، وذلك حيث يقول : « فإذا جاوزوه [بحر المهر كند] صاروا إلى موضع يقال له كله بار بينه وبين هر كند جزائر قوم يقال لهم لنج لا يعرفون لغة ولا يلبسون الثياب ... » . وقد حرفها المسعودي (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٣٨) إلى أَلَنْجَبالوس .

(٩) جزيرة النيان : تسمى في الخرائط الأوروبية الحديثة نياس Niyas ، وهذا الاسم محرف من « نيان » . انظر ما يقوله في هذا الصدد ناشر كتاب بزرك (ص ٢٤٥ — ٢٤٧) ودى جويه في كتاب ابن خرداذبه (ص ٦٦ ، هامش ٤) .

وقد ورد ذكر النيان في كتاب بزرك (ص ١٢٥ و ١٢٦) ، كما ذكرها سليمان التاجر (طرينو ، ص ٨) .

(١٠) بحر صَنْخَى : هكذا يكتبها فران مصححا « صنجى » في المصادر العربية (مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٢٤٣ و ٣٤٥ ؛ وبزرك ، ص ٨٦ ؛ وسليمان التاجر ، طرينو ، ص ٢٠ ؛ وابن الفقيه ، ص ١٦ [في ص ١٣ : صَنْج]) . انظر فران ، المرجع المذكور في هامش ٦٥ ، ج ١ ، ص ٤١ هامش ١ ، و ٥٠ هامش ٤ ، و ٥٩ هامش ٣ ؛ وهو يرجعها إلى Tchang-hai (تنطق Càn-khay) في الصينية ، ومعناها « البحر العظيم » ، ويُقصد بها ذلك الجزء من بحر الصين الواقع بين جزيرة هاينان والمضايق التي بين فرموزة وبر الصين . ويكتبها المؤلف « البحر السَنْخَى » ، ولا أدري مرجهه في ذلك .



اللوحات

اللوحة الأولى

سفينة شراعية عربية حديثة في المحيط الهندي

سفينة من طراز البوم صالحة للمياه العميقة كانت تشتغل بالتجارة بين السكوت وزنجبار عام ١٩٣٩ . وتختلف هذه السفينة من بعض الوجوه عن السفن الشراعية العربية في القرون الوسطى :

(١) فالواحها مسمرة لا مخططة ،

(٢) ولها دفة في المؤخرة لا دفتان على الجانبين ،

(٣) ومعداتها حديثة الطراز بعض الشيء .

ولكن من المحتمل أنها احتفظت بطابع القرون الوسطى من هذه الوجوه :

(١) أنها تنتهى بطرف حاد في كل من المقدمة والمؤخرة ،

(ب) وأن لها صاريتين ،

(ح) وأن لها شرعاً مثانة عالية اقتطعت زاوية مقدّم كل منها .

(تصوير أ . فليرز A. Villiers)

اللوحة الثانية

سفينة مصرية قديمة

إحدى سفن أسطول حتشبسوت الذى ذهب إلى بُنت حوالى ١٤٩٥ ق . م ؛ وهذا الرسم منقول عن صور بارزة على جدران الدير البحرى .
والشراع العريض هو أهم ما يلفت النظر . ولا يمكن التعويل على النسب ، ولكننا نلاحظ أن كل قرينة مكونة من قائمتين من الخشب مربوطتين بحبل بمضهما إلى بعض ؛ إذ لم يمكن العثور على قوائم خشبية الواحدة منها طويلة طولا كافياً . وليس الشراع فى الحقيقة ممدوداً عبر السفين طولا كما يبدو ، فإن جهل الفنان بالنسب والأبعاد هو الذى أملى عليه هذا الوضع . والحبل الجالونى rope truss الذى يرى أسفل الشراع كان يراد به تقوية الهيكل ومنع التقوس فى الوسط إلى أعلى . وكانت المجاديف والشرع تستعمل معاً . ومعدات السفينة كثيرة . وفيها رجالان يقوم كل منهما على دفة جانبية .

(من كتاب ج . س . ل . كلاوز Sailing Ships : G. S. L. Clowes
(لندن ، ١٩٣٢) ، ص ٢٣ . والرسم الأصيل تجده فى كتاب أ .
نيفيل The Temple of Deir el Bahari : E. Naville ، الجزء الثالث
(لندن ، ١٨٩٨) ، اللوحة ٧٣ .)

اللوحة الثالثة

سفينة شراعية رومانية

من تابوت عثر عليه في صيدا وهو الآن في متحف بيروت ،
ويحتمل أنه يرجع إلى القرن الثاني الميلادي . وهذا هو نمط سفن
الحبوب التي كانت تجرى بين الإسكندرية وروما . لاحظ الأَرْدَمُون
artemôn والشراع الصغير المشدود إليه .

(من كتاب ج . كوتننو G. Conteneau : La civilisation phénicienne
(باريس ، ١٩٢٦) ، ص ٢٧٢ .)

اللوحة الرابعة

سفينة أجنتا Ajanta

من صورة على جدار كهف في أجنتا ، إلى الشمال الشرقي من بومباي ، قد ترجع إلى حوالي ٦٣٠ م . ويبدو أن الشرع المربعة الثلاثة من الطراز المستعمل في الينكات junks الصينية ، وطولها أكبر من عرضها . لاحظ الشرع المشدود إلى طرف السفينة الأمامي ، والعين المرسومة على مقدمها ، والحرار على ظهر مؤخرها ، والفتن الجانبيتين ، والشرع القائم بين شرع الطرف والشرع المربع الأمامي .

(من : Ajanta, The Colour and Monochrome Reproductions)

نشر ج . يزداني G. Yazdani وآخرين (أكسفورد ، ١٩٣٠) ،
الجزء p art الثاني ، اللوحة ٤٢ .)

اللاوحة الخامسة

مراكبان بيزنطيان لهما شراعان مثلثان

من مخطوط يوناني في المكتبة الوطنية بباريس (المخطوط اليوناني رقم ٥١٠ ، الورقة ٣) ، يرجع إلى حوالي ٨٨٠ م . ومن الجلي في الصورة العليا أن الجزء الأمامي من الشراع مدبب ، لم تقطع زاوية مقدمه كما هي الحال في شراع المحيط الهندي . فمن المحتمل إذن أن هذه المرحلة الأخيرة من التطور نبتت في البحر المتوسط . والدروز (*) seams الأساسية في قماش القلاع عمودية كما في السفن العربية الحديثة ذوات الشراع الثلاثة ، وذلك للتقليل من خطر التمزق فيما يبدو . انظر ر . ل . بوين Arab Dhows of Eastern Arabia : R. L. Bowen (رحبوت ، ماساشوستس ، ١٩٤٩) ، ص ٣٠ . وقد قامت المكتبة الوطنية بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

(*) جمع دَرَز ، وهو طية الحياكة ، ويقول الفيروز آبادي إنها معربة . (المترجم)

اللوحة السادسة

مركب بيزنطى آخر ذو شراع مثلث

الورقة ٣٦٧ ب من نفس المخطوط الذى نُقلت عنه اللوحة الخامسة .
وتبدو هنا الخصائص نفسها ، كما تُرى دفقة على الجانب الأيمن . وقد
قامت المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة السابعة

سفينة الحريرى

من نسخة مخطوطة لمقامات الحريرى فى مجموعة شيفر Schefer ،
المكتبة الوطنية بباريس ، المخطوط العربى رقم ٥٨٤٧ ، الورقة ١١٩ ب ؛
رسمها كاتب المخطوط ، وهو رجل من مدينة واسط بأرض الجزيرة ،
عام ٦٣٤ هـ (١٢٣٧ م) . ومن الجلى أن الرسام لم يكن من رجال
البحر . ويمكن أن نميز على وجه اليقين ، من بين ظواهر محيرة كثيرة ،
الخصائص الآتية : الخيوط التى تثبت الألواح بعضها إلى بعض ، ودفة
المؤخرة ، والمرساة التى على شكل الخطاف ، والملاحين وهم ينزفون الماء
من السفينة ، والديبدان ، والتجار فى بلنجاتهم . انظر ا . بلوشت
Musulman Painting : F. Blochet (لندن ، ١٩٢٩) ، اللوحة ١٧ :
مركب على الفرات . وقد قام موظفو المكتبة الوطنية فى باريس بتصوير
هذه الصورة الفوتوغرافية .

اللوحة الثامنة

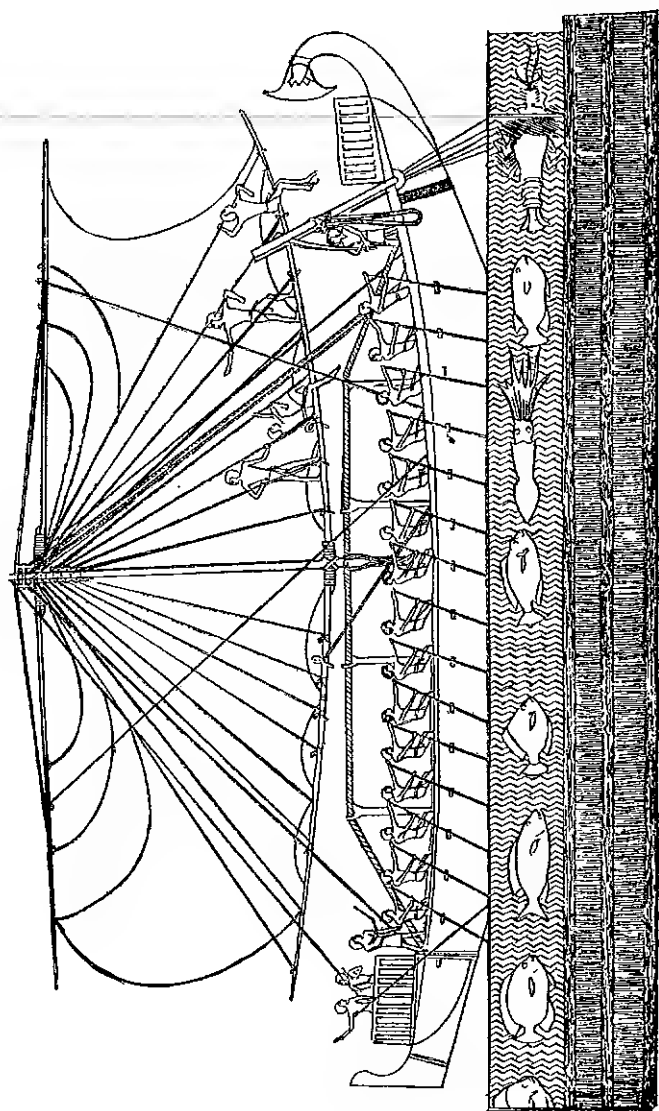
قارب خفيف مشدود الألواح بالليف يستعمل قرب الشاطئ

على الشاطئ في الشجر بحضرموت عام ١٩٣٩ . وطريقة الخياطة
القديمة ، التي تمثلها هذه الصورة ، لم تبقى الآن إلا في الأماكن البعيدة
كل البعد .

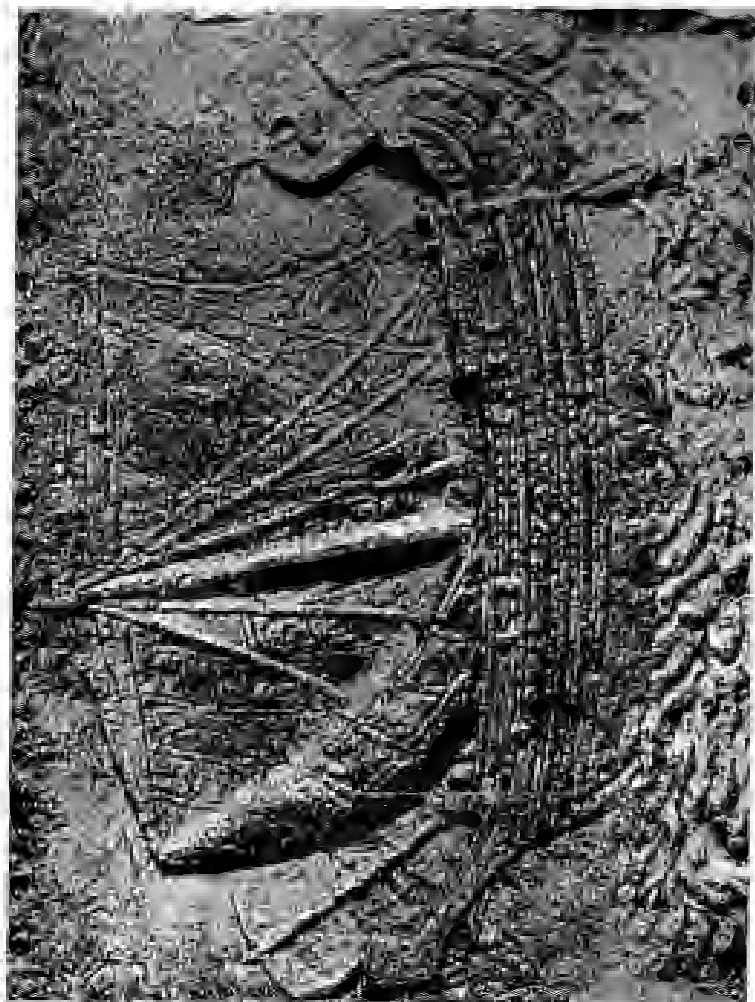
(من تصوير أ . فليبرز A. Villiers)

اللوحة الأولى

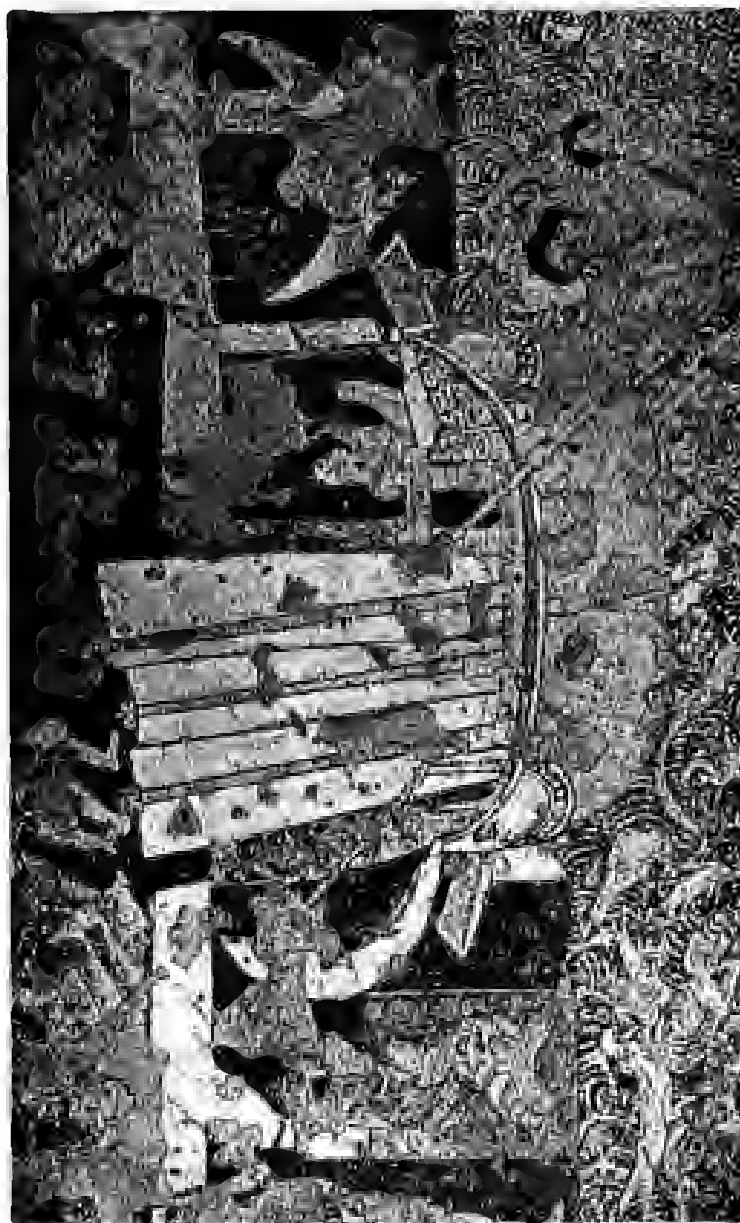




المرجة الثانية



المروحة الثالثة



اللوحة الرابعة



الزيارة الخامسة



الموجة السادسة



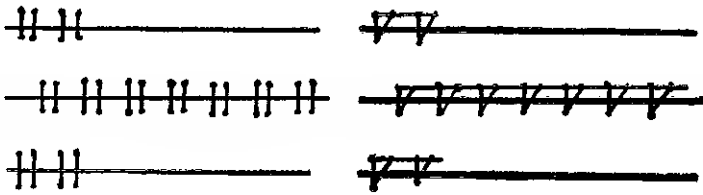
اللوحة السابعة



اللوحة الثامنة

شکلان

الشكل الأول : لوحان

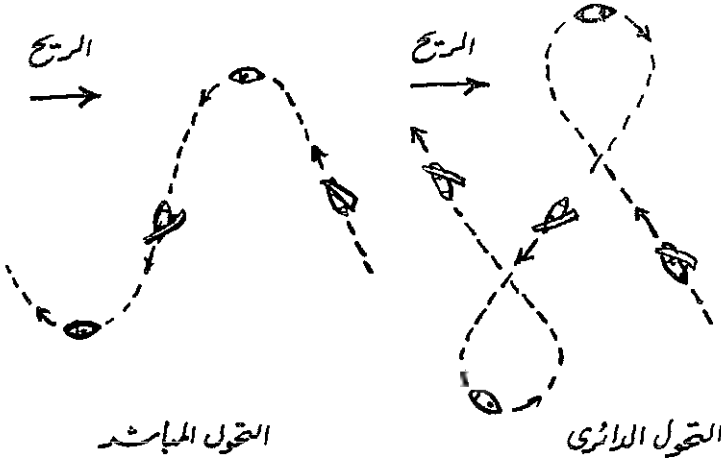


من الخارج

من الداخل

(انظر ص ٢٤٨ — ٢٤٩)

الشكل الثاني : التحول المباشر والتحول الدائري



التحول المباشر

التحول الدائري

(انظر ص ٢٨٥)

المراجع^(١)

أورد — المراجع العربية :

— ابن بطوطة ، الرحلة ، نشرها وترجمها إلى الفرنسية دفرميري C. Defrémery و ب. ر. سنجوينتي B. R. Sanguinetti ، أربعة أجزاء (باريس ، ١٨٧٩ — ١٨٩٣) .

— ابن جبير ، الرحلة ، نشرها و. رايت W. Wright ؛ الطبعة الثانية ، تنقيح م. ي. دي جويه M. J. de Goeje (ليدن ، ١٩٠٧) . انظر أيضاً Schiaparelli (بين المراجع الأجنبية) .

— ابن حوقل ، كتاب صورة الأرض ، الطبعة الثانية أعدها ي. ه. كرامرز J. H. Kramers في جزأين الأول عام ١٩٣٨ والثاني عام ١٩٣٩ (ليدن) (المجلد الثاني من « المكتبة الجغرافية العربية » Bibliotheca Geographorum Arabicorum) .

(١) المرجع الذي تنصده (***) أوردته المؤلف في كتابه والمترجم في تعليقاته ، والمرجع الذي تنصده نجمة واحدة (*) أوردته المترجم وحده ، والمرجع الذي لا تنصده أية نجمة أوردته المؤلف وحده . وثمة قائمة أخرى من المراجع خاصة يبحثنا عن أوفير ، ذيلنا بها ذلك البحث . (المترجم)

- ^{**} ابن خرداذبه ، كتاب المسالك والممالك (ليدن ، ١٨٨٩) .
(المجلد السادس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ^{**} ابن رسته ، كتاب الأعلاق النفيسة (ليدن ، ١٨٩٢) .
(المجلد السابع من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ^{*} ابن سيده ، المختص (بولاق ، ١٣١٩ هـ) .
- ^{**} ابن عبد الحكم ، فتوح مصر ، نشره تشارلز توري
C. C. Torrey (نيوهيفن ، ١٩٢٢) .
- ^{**} ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٨٥) .
(المجلد الخامس من « المكتبة الجغرافية العربية » .)
- ^{**} ابن ماجد (شهاب الدين أحمد) ، كتاب الفوائد في أصول
علم البحر والقواعد ؛ المخطوط رقم ٢٢٩٢ بالمكتبة الوطنية بباريس .
وقد صوره فران Ferrand في كتابه :
Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie
باريس ١٩٢١ — ١٩٢٣ ،
وهو المجلد الأول من كتابه :
Instructions nautiques et routiers arabes et
portugais des XVe et XVIe siècles
- ^{*} ابن منظور ، لسان العرب .
- ^{*} ابن النديم ، الفهرست ، ط فوجل (ليزج ، ١٨٧١ — ١٨٧٢)
(جزآن) .

— "أبو زيد الحسن بن اليزيد السيرافي ، زيادات على كتاب
« أخبار الصين والهند » ، نشرها دي فولانجلي de Feu Langlès ،
وترجمها إلى الفرنسية مع مقدمة ج . ت . رينو J. T. Reinaud في كتابه :
Relation des voyages, etc.

— "أخبار الصين والهند — Relation de la Chine et de l'Inde ،
نشره وترجمه إلى الفرنسية ج . سوفاجيه J. Sauvaget (باريس، ١٩٤٨)،
مع مقدمة وملاحظات . وقد اعتمد المترجم فيما يتعلق بهذا الكتاب
على ط رينو في كتابه Relation etc. ، الجزء الثاني .

— "الإدريسي ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق .
-- الأزدي (أبو مطهر محمد بن أحمد) ، حكاية أبي القاسم البغدادى،
نشره أ . متر A. Mez (هيدلبرج ، ١٩٠٢) .

— "الإصطخرى ، كتاب مسالك الممالك (ليدن ، ١٨٧٠ ؛
الطبعة الثانية ١٩٢٧ مصورة من الأولى) : (المجلد الأول من « المكتبة
الجغرافية العربية » .)

— "ألف ليلة وليلة . وقد اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بيرتون
R. Burton ، واعتمد المترجم على طبعة المطبعة الكاثوليكية للآباء
اليسوعيين ، الطبعة الثالثة .

— ^{**} بزك بن شهریار التاخذاء الرام هُرْمُزى ، كتاب عجائب الهند بره وبحره وجزايره . نشر النص ب . ا . فان دير ليت P. A. van der Lith ، وترجه إلى الفرنسية ل . مارسيل دفيك L. Marcel Devic (ليدن ، ١٨٨٣ — ١٨٨٦) .

— ^{**} البلاذرى ، فتوح البلدان ، ط م . ي . دى جويه (ليدن ، ١٨٦٦) .

— بَيْلَك القَبْجَاقى ، كتاب كنز التجار فى معرفة الأحجار ، مخطوط رقم ٢٧٧٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .

— ^{*} التبريزى ، شرح القصائد العشر .

— ^{*} الجاحظ ، الحيوان ، جزاءن (القاهرة ، ١٩٠٧) .

— ^{*} الجواليق ، المعرب (ط دار الكتب بالقاهرة ، ١٣٦١ هـ) .

— ^{**} الزبيدى ، تاج العروس .

— ^{*} سليمان المهرى ، المخطوط رقم ٢٥٥٩ بالمكتبة الوطنية بباريس .

وقد صوّره فران فى كتابه Le pilote des mers etc. ، باريس ١٩٢٥ ، وهو المجلد الثانى من كتابه : Instructions nautiques etc. .

— الصولى ، كتاب الأوراق ، نشره ج . هيودث — دن

J. Heyworth-Dunne (لندن ، ١٩٣٤ وما بعدها) .

-- الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، ط م . ي . دى جويه
وآخرين (ليدن ، ١٨٧٩ - ١٩٠١) .

* — على بن عيسى الأسطرلابي الحرّاني ، كتاب العمل بالأسطرلاب ،
نشره الأب لويس شيخو في مجلة المشرق (٣ ١٩ ، ص ٢٩ - ٤٦) .
— فوزى (حسين) ، حديث السندباد القديم (القاهرة ، ١٩٤٣) .
* — الفيروزابادى ، القاموس المحيط .

— قدامة ، كتاب الخراج (ليدن ، ١٨٨٩) . (المجلد السادس
من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

— القرآن الكريم . اعتمد المؤلف على ترجمة ر . بل
R. Bell الإنجليزية .

** — المسعودى ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، نشره وترجمه
إلى الفرنسية ب . دى مينار C. B. de Meynard و ب . دى كورتى
P. de Courteille ، تسعة أجزاء (باريس ، ١٨٦١ - ١٨٨٧) .

— ** المسعودى ، كتاب التنبيه والإشراف (ليدن ، ١٨٩٤) .
(المجلد الثامن من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

* — مظهر (إسماعيل) ، قاموس النهضة (إنجليزي - عربي) ،
جزءان (القاهرة) .

- "المقدسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (ليدن ، ١٩٠٦) .
(المجلد الثالث من « المكتبة الجغرافية العربية » ، الطبعة الثانية .)
ترجمه إلى الإنجليزية ج . س . ١٠ . رانكنج G. S. A. Ranking وف . أزو
F. Azoo (كالكتا ، ١٨٩٧) .
- المقرئى ، الخطط (بولاق ، ١٢٧٠ هـ) ، الجزء الأول .
- "النورى (محمد بن قاسم بن محمد بن الإسكندرى) ، كتاب
الإمام بما جرت به الأحكام والأمور المقضية فى وقعة الإسكندرية ؛
نشره . جلد يمايستر J. Gildemeister فى Über arabisches Schiffswesen
— "ياقوت ، كتاب معجم البلدان ، ط ف . فستنفلد F. Wüstenfeld
(لينزج ، ١٩٢٤) ، ستة أجزاء .
- "اليعقوبى ، كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٩٢) . (المجلد السابع
من « المكتبة الجغرافية العربية » .)

ثانياً - المراجع الأجنبية :

- .. * Abbott (Nabia), In Journal of Near Eastern Studies, vol. 12 (January-October 1953), p. 140-142, reviewing the English original of the present work.
- Aeschylus, Persians (Persae).
- Agatharchides, On the Erythraean Sea; in Müller's Geographici Graeci Minores, vol. 1.
- Ahmad (N.), Muslim contributions to astronomical and mathematical geography; Islamic Culture, vol. 18 (July 1944), p. 167-186.
- Idem, The Arabs' knowledge of Ceylon; Islamic Culture, vol. 19 (July 1945), p. 223-241.
- Ammianus Marcellinus, Res gestae.
- Anderson (R.) & Anderson (R.C.), The Sailing Ship (London, 1926).
Années d'Épigraphie (1912), no. 171.
- Antonius Martyr, De locis sanctis; in Itinera Hierosolymitana, ed. Tobler and Molinier, vol. 1.
The Aphrodito Papyri. See Greek Papyri in the British Museum.
- Arrian, Anabasis.
- Idem, Indica.
- Badger (G.P.). See A History of the Imams and Sayyids of Oman.
- * Ball (John), Egypt in the Classical Geographers (Cairo, 1942).
- Barhebraeus, Chronography, ed. and Eng. tr. E. A. W. Budge, 2 vols. (Oxford, 1932).
Barthold (W.), Der Koran und das Meer; Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft, N.S., vol. 8 (1929), p. 37-43.
- Bell (H. I.). See Greek Papyri in the British Museum.
- ** Bengtson (H.). See Otto (W.).
- Al-Birûnî, India, Eng. tr. E. C. Sachau, 2 vols. (London, 1910).

- ** Book of the Himyarites, ed. A. Moberg (Lund, 1924).
- Bowen (R. L.), Arab Dhows of Eastern Arabia (Rehoboth, Massachusetts, 1949).
- Breasted (J. H.), Ancient Records of Egypt, 5 vols. (Chicago, 1906-1907).
- Brindley (H. H.), Early picture of lateen sails; *Mariner's Mirror*, vol. 12 (1926), p. 9-22.
- Idem, Primitive craft-evolution or diffusion; *Mariner's Mirror* (July 1932).
- * Broadhurst (R. J. C.), The Travels of Ibn Jubayr, translated from the original Arabic by . . . with an introduction and notes (London, 1952).
- * Brockelmann (C.), *Geschichte der arabischen Litteratur & Supplement*.
- * Idem, *Lexicon Syriacum*, 2nd ed. (Halis Saxonum, 1928).
- Browne (E. G.), A Literary History of Persia (Cambridge, 1929), vol. 1.
- Bruce (J.), Travels to Discover the Source of the Nile, 3rd ed. (Edinburgh, 1813), vol. 2.
- ** Bunbury (E. H.), A History of Ancient Geography, 2 vols., 1st ed. (London, 1879), 2nd ed. (London, 1883).
- ** Bury (J. B.), History of the Later Roman Empire, 2 vols. (London, 1923. Reprinted 1931).
- Butler (A. J.), The Arab Conquest of Egypt (Oxford, 1902).
- Caetani (L.), *Annali dell' Islam* (Milano, 1905-1926).
- * The Cambridge Ancient History.
- The Cambridge Mediaeval History, vol. 8 (Cambridge, 1913).
- Cary (M.), The Geographic Background of Greek and Roman History (Oxford, 1949).

- Charlesworth (M. P.), *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire* (Cambridge, 1926).
- Idem, In *Classical Quarterly*, vol. 22 (1928).
- Chatterton (E. K.), *Fore and Aft Craft and their Story* (London, 1927).
- Chung (Kei Won) & Hourani (G. F.), Arab geographers on Korea; *Journal of the American Oriental Society*, vol. 58, no. 4 (December 1938), p. 658-661.
- Clemesha (W. W.), The early Arab thalassocracy; *Journal of the Polynesian Society*, vol. 52 (1943), p. 110-131.
- Clowes (G. S. L.), *Sailing Ships* (London, 1930).
- Idem, *The Story of Sail* (London, 1936).
- Codazzi (A.), *Il compendio geographico arabo di Ishâq b. al-Husayn*; *Rend. Acc. Lincia* (1929).
- Colomb (P. H.), *Slave-Catching in the Indian Ocean* (London, 1873).
- Cosmas Indicopleustes, *Christian Topography* (*Topographia Christiana*).
- * Delitzsch (Franz), *Commentar über das Buch Jesaia*, 4th ed. (Leipzig, 1889).
- * Dillmann (August), *Der Prophet Jesaia*, 5th ed. (Leipzig, 1890). (*Kurzgefasstes exegetisches Handbuch zum Alten Testament. Fünfte Lieferung.*)
- Dio Cassius, *Roman History*.
- Dolley (R. H.), The warships of the later Roman empire; *Journal of Roman Studies*, vol. 38 (1948), p. 47-53.
- ** Dougherty (R. P.), *The Sealand of Ancient Arabia* (New Haven, 1932).
- * Dozy (R.), *Supplément aux dictionnaires arabes*, 2 vols. (Leiden-

- Paris, 1927):
- Duarte Barbosa, in Hakluyt Society, 2nd Series, vol. 39.
 - Economic Survey of Ancient Rome (Baltimore, 1933-1940).
 - * Elliot (H. M.), The History of India, as told by its own historians. The Muhammadan Period. Edited from the posthumous papers of the late . . . by Professor John Dowson. Vol. 1 (London, 1867).
 - Elliott (W.), Coins of Southern India (London, 1885).
 - ** Encyclopaedia Britannica.
 - ** Encyclopaedia of Islam & Supplement.
 - Erman (A.), Literature of Ancient Egyptians; Eng. tr. A. M. Blackman (London, 1927).
 - Eusebius, Praeparatio Evangelica.
 - Eutropius, Breviarium.
 - Fa-Hien. See The Travels of Fa-Hien.
 - * Fahmy (Aly Mohammed), Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the seventh to the tenth century A.D. (London, 1950).
 - ** Ferrand (G.), Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIII^e au XVIII^e siècles (Paris, 1913-1914), 2 vols.
 - Idem, Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud (suite); Journal Asiatique (1919), p. 5-68.
 - ** Idem, L'élément persan dans les textes nautiques arabes des XV^e et XVI^e siècles; Journal Asiatique, vol. 204 (April-June 1924), p. 193-257.
 - ** Idem, Introduction à l'astronomie nautique arabe (Paris, 1928). (Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV^e et XVI^e siècles. Vol. 3.)
 - Idem. See **ابن ماجد** and **إسحاق المهرزي**.

- Foucher (F.). See Marshall (J.).
- ** Fränkel (S.), *Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen* (Leyden, 1886).
- ** Frankfort (H.), *The origin of monumental architecture in Egypt*; *American Journal of Semitic Languages and Literatures*, vol. 58 (1941), p. 329-358.
- * Freytag (G. W.), *Lexicon Arabico-Latinum*, 4 vols. (Halle, 1830-1837).
- Frisk (J. I. H.), *Le Périphe de la Mer Érythrée* (Gothenburg, 1927).
- Gildemeister (J.), *Über arabisches Schiffswesen*; *Göttinger Nachrichten* (1882), p. 431-449. See **النويرى**
- ** Glaser (E.), *Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens*, vol. 2 (Berlin, 1890).
- * Idem, *Zwei Publikationen über Ophir* (München, 1902).
- Glueck (N.), *Articles on Ezion-geber in Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, nos. 71 and 72 (October and December 1938), no. 76 (October 1939), no. 80 (October 1940); and in *Annual Report of the Smithsonian Institution* (1941), p. 453-478.
- *Greek Papyri in the British Museum*, vol. 4, the *Aphrodito Papyri*, ed. H. I. Bell (London, 1910).
- * Gsell (Stéphane), *Hérodote* (Alger, 1915).
- Gunther (R. T.), *The Astrolabes of the World*, 2 vols. (Oxford, 1932).
- * Hall (H. R.), *The Ancient History of the Near East*; 10th ed. (London, 1947).
- Hasan (H.), *A History of Persian Navigation* (London, 1928).
- Hermann (A.), *Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb.* (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für vergleichende Religionsgeschichte a. d. U. Leipzig, Heft 7, 1922.)

- ** Herodotus.
- Herzfeld (E.), Paikuli, vol. 1 (Berlin, 1924).
- Idem, Zoroaster and his World (Princeton, 1947), vol. 2.
- ** Hirth (F.), China and the Roman Orient (Leipzig, 1885).
- Hirth (F.) & Rockhill (W.), Chau Ju-Kua (St. Petersburg, 1911.)
- Hirth (F.), The mystery of Fu-lin II; Journal of the American Oriental Society, vol. 33 (1913), p. 193-208.
- Historia Augusta.
- A History of the Imams and Sayyids of Oman, ed. G. P. Badger (London, 1871). (Hakluyt Society, vol. 44.)
- History of Kilwah, ed. S. A. Strong; J.R.A.S. (1895), p. 385-430.
- Hitti (P.K.), History of the Arabs, 2nd ed. (London, 1940).
- Höfner (Maria). See Wissmann (Hermann von).
- Hornell (J.), The origins and ethnological significance of Indian boat designs; Memoirs of the Asiatic Society of Bengal, vol. 3 (Calcutta, 1920).
- * Idem, The outrigger-nugger of the Blue Nile; Antiquity, 1938, p. 354-359.
- * Idem, The frameless boats of the middle Nile; Mariner's Mirror, vol. 25, no. 4 (October 1939), p. 417-432 (Part I); and vol. 26, no. 2 (April 1940), p. 125-144 (Part II).
- Idem, The sea-going mtepe and dau of the Lamu archipelago; Mariner's Mirror, vol. 27 (January 1941), p. 54-68.
- ** Idem, Sea-trade in early times; Antiquity, vol. 15 (1941), p. 233-256.
- Idem, A tentative classification of Arab seacraft; Mariner's Mirror (January 1942).
- Idem, Water Transport : Origins and Early Evolution (Cambridge, 1946).

- Idem, Naval activity in the days of Solomon; *Antiquity*, vol. 21 (June 1947), p. 66-73.
- Hourani (G. F.). See Chung (K. W.).
- *Huzayyin (S. A.), *Arabia and the Far East* (Cairo, 1942).
- Ishâq (M.), A peep into the first Arab expeditions to India under the Companions of the Prophet; *Islamic Culture*, vol. 19 (April 1945), p. 109-114.
- Isidore of Charax, *Parthian Stations*; Eng. tr. W. H. Schoff (Philadelphia, 1914).
- Jal (A.), *Glossaire des termes nautiques* (Paris, 1848).
- The Jâtaka, Eng. tr. E. B. Cowell and others (Cambridge, 1897 sqq.).
- John Malalas, *Chronicle*.
- Johnstone (J.), *Introduction to Oceanography* (London, 1923).
- Jordanus, *Mirabilia Descripta*; Eng. tr. H. Yule (London, 1863). (Hakluyt 1st Series, vol. 31.)
- * Jouguet (P.), *Macedonian Imperialism*; Eng. tr. M. P. Dobie (London, 1928).
- Kahle (P.), *Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria; Der Islam*, vol. 12 (1922).
- * Kammerer (A.), *Essai sur l'histoire antique d'Abyssinie* (Paris, 1926).
- ** Idem, *La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'antiquité*, 2 tomes. (Mémoires de la Société Royale de Géographie d'Égypte, Tomes XV et XVI. Le Caire, 1929 et 1935.)
- ** Kantor (H. J.), The final phase of predynastic culture; *Journal of Near Eastern Studies*, vol. 3 (1944), p. 110-136.
- Kindermann (H.), "Schiff" im Arabischen (Zwickau, 1934).
- Komroff (M.), *Contemporaries of Marco Polo* (London, 1928).

- Kornemann (E.), Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien; Janus, vol. 1 (1921).
- Köster (A.), Das antike Seewesen (Berlin, 1923).
- Idem, Studien zur Geschichte des antiken Seewesens (Leipzig, 1934).
- Kroll (W.). See Pauly.
- Kuwabara (J.), On P'u Shou-kêng; Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko, no. 2 (1928), p. 1-79.
- * Lane (E. W.), Madd al-Qâmûs.
- Laufer (B.), Sino-Iranica (Chicago, 1919).
- Leo VI, Naumachica; ed. A. Dain, Naumachica (Paris, 1943).
- Le Strange (G.), The Lands of the Eastern Caliphate (Cambridge, 1905).
- Lévi (S.), Les missions de Wang Hiu-n-Ts'ê dans l'Inde (suite et fin); Journal Asiatique (May-June 1900), p. 401-468.
- Lewicki (T.), Les premiers commerçants arabes en Chine; Rocznik Orientalistyczny, vol. 11 (1935), p. 173-186.
- Littmann (E.) & others, Deutsche Aksum Expedition, 4 vols. (Berlin, 1913).
- Lokotsch (K.), Etymologisches Wörterbuch der europäischen Wörter orientalischen Ursprungs (Heidelberg, 1927).
- ** Luckenbill (D. D.), Ancient Records of Assyria and Babylonia, 2 vols. (Chicago, 1927).
- Mandeville (Sir John), Travels; ed. J. Ashton (London, 1887).
- Marco Polo. See Yule.
- Marshall (J.) and Foucher (F.), The Monuments of Sanchi, vol. 2.
- Martyrdom of St. Arethas; in Patrologia Graeca, vol. 115 (Paris, 1890).
- Al-Marwazi (Sharaf al-Zamân Tâhir), On China, the Turks and India; ed. V. Minorsky (London, 1942).

- Meyer-Lubke (W.), *Romanisches etymologisches Wörterbuch* (Heidelberg, 1911).
 - ** Mez (A.), *Die Renaissance des Islams* (Heidelberg, 1922). Arabic translation by Mohammed 'Abdul-Hādī Abū-Ridah, 2nd ed. (Cairo, 1948).
 - Milton (John), *Paradise Lost*.
 - Moberg (A.). See *Book of the Himyarites*.
 - ** Montet (P.), *Byblos et l'Égypte; Texte* (Paris, 1928).
 - ** Montgomery (J.), *Arabia and the Bible* (Philadelphia, 1934).
 - Mookerji (R.), *A History of Indian Shipping and Maritime Activity* (London, 1912).
 - Moreland (W. H.), *The ships of the Arabian Sea about A. D. 1500; J.R.A.S. (January and April 1939), p. 63-74 and 173-192.*
 - ** Moritz (B.), *Arabien* (Hanover, 1923).
 - Muir (W.), *The Caliphate, its Rise, Decline and Fall; revised T. H. Weir* (Edinburgh, 1924).
 - Müller (C.), *Geographici Graeci Minores, vol. 1* (Paris, 1855).
 - Nadvi (S. S.), *Arab navigation; Islamic Culture, vol. 15* (October 1941), p. 435-448, and 16 (January, April and October 1942), p. 72-86, 182-198, 404-422.
 - Nainar (S. M. H.), *Arab Geographers' Knowledge of Southern India* (Madras, 1942).
 - ** Nāsir-i-khusraw, *Sefer Nameh; ed. and Fr. tr. C. Schefer* (Paris, 1881); Arabic translation by Yehia el-Khashshâb (Cairo, 1945).
 - Naville (E.), *The Temple of Deir al Bahari, vol. 3* (London, 1898).
 - Newberry (P. E.), *Notes on sea-going ships; Journal of Egyptian Archaeology, vol. 28* (1942), p. 64-66.
 - Newbold (D.), *The Crusaders in the Red Sea and the Sudan; Sudan Notes and Records, vol. 22, pt. II* (1945), p. 213-227; re-
- (٢٤)

- printed in *Antiquity*, vol. 20 (1946), p. 176-185.
- Nicholson (E.), *Men and Measures* (London, 1912).
 - Nielsen (Ditlef), *Handbuch der altarabischen Altertumskunde*, vol. 1 (Kopenhagen, 1927). In Verbindung mit Geheimrat Fr. Hommel und Prof. Nik. Rhodokanakis herausgegeben von...
 - Nöldeke (T.), *Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sasaniden*. Aus der arabischen Chronik des Tabari übersetzt und mit ausführlichen Erläuterungen und Ergänzungen versehen (Leyden, 1879).
 - Idem, *Sketches from Eastern History*, Eng. tr. J. S. Black (London, 1892).
 - Nonnosus, fragment in *Historici Graeci Minores*, vol. 1, p. 474-475.
 - ** Otto (W.) & Bengtson (H.), *Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemäerreiches* (Munich, 1938). (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Philosophisch-historische Abteilung. Neue Folge. Heft 17.)
 - * *The Oxford Classical Dictionary* (Oxford, 1949).
 - Ouseley (W.), *Travels in Various Countries of the East* (London, 1819 sqq.).
 - Palmer (J. A. B.), In *Classical Quarterly*, vol. 41 (1947).
 - Parkinson (C. N.), *Trade in the Eastern Seas, 1793-1813* (Cambridge, 1937).
 - Pauly (A.), Wissowa (G.), and Kroll (W.), *Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft* (1893 —).
 - Peake (H.), *The copper mountain of Magan; Antiquity*, vol. 2 (1928), p. 452-457.
 - Pelliot (P.), *Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIIIe siècle; Bulletin de l'École Française de l'Extrême-Orient*, vol. 4 (1904), p. 131-413.

- ** Periplus Maris Erythraei; in C. Müller's *Geographici Graeci Minores*, vol. 1. See also Frisk and Schoff.
- * Peters (Carl), *Im Goldland des Altertums* (München, 1902).
Philostorgius, *Church History* (*Historia Ecclesiastica*).
Pirenne (H.), *Mahomet et Charlemagne* (Paris, 1937).
- Pliny, *Natural History*. (*Naturalis Historiae Libri*)
Polybius, *Histories*.
- Posener (G.), *La première domination perse en Égypte* (Cairo, 1936).
Idem, *Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolémées*; in *Chronique d'Égypte*, vol. 26 (July 1938), p. 259-273.
- Poujade (J.), *La route des Indes et ses navires* (Paris 1926).
Prinsep (J.), *Note on the nautical instruments of the Arabs*; *Journal of the Asiatic Society of Bengal* (December 1836), p. 784 ff. Reprinted in Ferrand's *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.
- Procopius, *Gothic Wars*.
- Idem, *Persian Wars*; Eng. tr. H. B. Dewing in *Loeb Classical Library* (London, 1914 sqq.).
- Ptolemy Claudius, *Geography*.
- * Rawlinson (H. G.), *Intercourse between India and the Western World*, 2nd ed. (Cambridge, 1926).
- *The Red Sea and Gulf of Aden Pilot*, 9th ed. (London, 1944, British Admiralty).
- ** Reinaud (J. T.), *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine dans le IXe siècle de l'ère chrétienne*. Tome 1 : *Introduction et traduction* (Paris, 1845). Tome II : *Notes de la traduction et texte arabe* (Paris, 1845).
- ** Rhodokanakis (N.), *Die Sarkophaginschrift von Gizeh*; *Zeitschrift für Semitistik*, vol. 2 (1924), p. 113-133.
- Idem, In *Handbuch der altarabischen Altertumskunde*, vol. 1. See

Nielsen.

- Rockhill (W.). See Hirth.
- Rodgers (W. L.), *Naval Warfare under Oars, 14th - 16th Centuries* (Annapolis, 1939).
- Rossini (C.), *Expéditions et possessions des Habasât en Arabie*; *Journal Asiatique*, 11th Series, vol. 18 (July-September 1921), p. 5-36.
- Rostovtzeff (M.), *Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch-römischen Ägypten*; *Archiv für Papyrusforschung*, vol. 4 (1907-1908), p. 298-315.
- Idem, *The Social and Economic History of the Roman Empire* (Oxford, 1926).
- Idem, *The Social and Economic History of the Hellenistic World*, 3 vols. (Oxford, 1941).
- Saint-Denis (E. de), *La vitesse des navires anciens*; *Revue archéologique*, vol. 18 (July-September 1941), p. 121-138.
- Saussure (L. de), *L'Origine de la rose des vents et l'invention de la boussole*; *Archives des sciences physiques et naturelles*, vol. 5 (Geneva, 1923). Reprinted in Ferrand's *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.
- ** Sauvaget (J.), *Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde*; *Journal Asiatique*, vol. 236 (1948), p. 11-20.
- Idem, See **أخبار الصين والهند**.
- Schiaparelli (C.), *Ibn Ġubayr, Viaggio* (Rome, 1906). See **ابن جبير**.
- ** Schoff (W. H.), *The Periplus of the Erythraean Sea* (New York, 1912).
- Schur (W.), *Die Orientpolitik des Kaisers Nero*; *Klio*, Beiheft 15 (Neue Folge, Heft II) (Leipzig, 1923).
- Schwartz (W.), *Die Inschriften des Wüstentempels von Redestye*; *Jahrbuch für klassische Philologie*, vol. 153 (1896),

- Severus ibn al-Muqaffa', History of the Patriarchs of the Egyptian Church, vol. II, pt. I, ed. and transl. Y. 'Abd al-Masîh and O. H. E. Burmester, 2 vols. (Cairo, 1943).
- Al-Sindi (B. N. Bakhsh Khân), The probable date of the first Arab expedition to India; Islamic Culture, vol. 20 (July 1946), p. 250-266.
- Smyth (H. W.), Mast and Sail in Europe and Asia (London, 1906).
- Sottas (J.), An early lateen sail in the Mediterranean; Mariner's Mirror (1939).
- * Sprenger (A.), Die alte Geographie Arabiens (Bern, 1875).
- Stiffe (A. W.), Former trading centres of the Persian Gulf; Geographical Journal, vol. 12. See تصويبات وإضافات regarding p. 251.
- Strabo, Geography.
- Strong (S. A.). See History of Kilwah.
- Takakusu (J.), A Record of the Buddhist Religion (Oxford, 1896).
- Idem, In First Congress of Far Eastern Studies (Hanoi, 1903).
- Tarn (W. W.), Ptolemy II and Arabia; Journal of Egyptian Archaeology, vol. 15 (1929), p. 9-25.
- * Idem, Hellenistic Civilisation, 2nd ed. (London, 1930).
- ** Idem, The Greeks in Bactria and India (Cambridge, 1938); 2nd ed. (Cambridge, 1951).
- Theophanes, Chronographia.
- Theophrastus, History of Plants, Eng. tr. A. Hort in Loeb Classical Library (London, 1916).
- Theophylactus Simocatta, Histories (ed. Teubner).
- Thomas (B.), Arabia Felix (London, 1932).
- ** Thomson (J. O.), A History of Ancient Geography (Cambridge, 1948).
- Thucydides, Peloponnesian War.
- * Thureau-Dangin (P.), Die sumerischen und akkadischen Kö-

- nügsinschriften (Leipzig, 1907). (Vorderasiatische Bibliothek. I. Band. Abteilung I.)
- ** Idem, Vocabulaires de Ras-Shamra; Syria, vol. 12 (1931), p. 225-266.
- Torr (C.), Ancient Ships (Cambridge, 1894).
- Toynbee (A. J.), A Study of History, vol. 1 (London, 1934).
- * Tozer (H. F.), A History of Ancient Geography, 2nd ed. with additional notes by M. Cary (Cambridge, 1935).
- The Travels of Fa-Hien, Eng. tr. J. Legge (Oxford, 1886).
Varthema, In Hakluyt Society, 1st Series, vol. 32.
- Vegetius, Epitome Rei Militaris, ed. C. Lang (Leipzig, 1885).
- Vergil, Aeneid.
Villard (U. M. de), Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale; Rivista degli Studi Orientali, vol. 17 (July 1938), p. 303-349.
- Villiers (A.), Sons of Sindbad (London, 1940).
- Idem, Some aspects of the Arab dhow trade; Middle East Journal, vol. 2 (October 1948), p. 399-416.
- Warmington (E. H.), The Commerce between the Roman Empire and India (Cambridge, 1928).
- ** Wilson (A.), The Persian Gulf (London, 1928).
- * Wissmann (Hermann von) and Höfner (Maria), Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien (Wiesbaden, 1953). (Akademie der Wissenschaften und der Literatur. Abhandlungen der geistes- und sozialwissenschaftlichen Klasse. Jahrgang 1952. Nr. 4.)
- Wissowa (G.). See Pauly.
- Yule (H.), The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, 3rd ed., 2 vols. (London, 1903).
- Idem, Cathay and the Way Thither, 2nd ed. (London, 1915), vol. 1.

تصويبات وإضافات

تصويبات (نورد الصواب وحده فيما يلي) :

- ص ١٠ ، س ٦ : 1950
- ص ٣٦ ، الهامش ، س ٥ من أسفل : Stidarabien
- ص ٤٠ ، الهامش ، س ٦ : ٤٣ : ١٤
- ص ٤٤ ، هامش ١٤ ، س ٢ : C. Müller : Geographici Graeci
- Minores
- ص ٤٧ ، س ٣ - ٤ : مدينة من الأسواق « في فارس » ،
أى پارثيا ، ...
- ص ٥٢ ، س ٢ : تبجر منه
- ص ٦٢ ، هامش * : eudaemones
- ص ٦٣ ، س ٣ - ٤ : وتقول رواية كانت شائعة في القرن
السادس الميلادى إن البطالمة أوفدوا « مستوطنين » ...
- ص ٦٥ ، الهامش ، س ٧ : Hultzs
- ص ٧٣ ، الهامش ، س ٤ : 1813 - 1793
- ص ٧٧ ، هامش ٢٩ ، آخر سطر : (كبردج ، ١٩٤٨)
- ص ٨٣ ، س ٤ : وعمانة وولاية فارس

- ص ۸۴ ، س ۲ : بومبای .
 — ص ۸۶ ، س ۶ : « بلاد العرب » Arabia ، وأنشأ ...
 — ص ۸۹ ، س ۱ - ۲ : [مارکوس أورلیوس أنطونینوس
 [Marcus Aurelius Antoninus
 — ص ۹۰ ، هامش * : هو مارکوس أورلیوس أنطونینوس
 باسیانوس Bassianus .
 — ص ۹۳ ، الهامش ، س ۹ من أسفل : زنگ .
 — ص ۱۴۶ ، س ۱۰ : Dictionary
 — ص ۱۶۵ ، هامش ۳۳ ، س ۳ : (أو الهند)
 — ص ۱۷۳ ، الهامش ، آخر سطر : ۱۹۵۳
 — ص ۱۹۸ ، س ۳ : بلنگ . س ۹ : الدفتر . هامش *** ،
 س ۴ : from the Seventh
 — ص ۲۰۰ ، س ۱۰ : کاتان
 — ص ۲۰۵ ، الهامش ، س ۴ : Reinaud
 — ص ۲۱۳ ، هامش * ، س ۱۲ : حلت محل کله
 — ص ۲۳۱ ، هامش *** ، آخر سطر : یکتنفه
 — ص ۲۵۰ ، س ۸ : وساحلی
 — ص ۲۵۱ ، س ۳ من أسفل : ستف
 — ص ۲۷۳ ، الهامش ، س ۲ من أسفل : مایر - لیسکه

— ص ٢٨٠ ، الهامش ؛ س ٧ من أسفل navis .

— ص ٢٨٨ ، الهامش ، س ٢ ١٢٤٥ . س ٣ : ٦٣٠٥

إضافات (للمترجم) :

— ص ٢٨ ، هامش ** : أضيف بعد آخر الفقرة الأولى :

وانظر في مشكلة ملخا أيضا مقال برونو ميسنر Bruno Meissner

(Meluhha ، بمجلة Orientalistische Literaturzeitung ، المجلد السادس

(١٩٠٣) ، عمود ٢٦٦ - ٢٦٧) ، ومقال ف . ماكس ملر W.

Max Müller تعليقا عليه (Zum ägyptischen und semitischen

Namen der Akazie ، نفس المجلة والمجلد ، عمود ٤٤٦ -

(٤٤٨) ؛ ولكنهما يعالجان المسألة من ناحية لغوية صرفة .

— ص ١٣٨ : أضيف بعد س ٦ الفقرة التالية :

وهو يرى أن الاسم أوفير كان يطلق في الأصل على منطقة في

جنوب بلاد العرب غير بعيدة عن حضرموت ، ولكن أخذ

يطلق بعد ذلك على مناطق ساحلية أبعد في شرق إفريقيا .

— ص ١٥١ : أضيف بعد س ٩ :

ثم رد جالازرمة أخرى مؤبداً رأيه ، وذلك في مقاله : Erwiderung ،

بمجلة ZDMG ، المجلد ٤٤ (١٨٩٠) ، ص ٧٢١ - ٧٢٢ .

— ص ٢٣١ ، هامش * ، ص ٤ : أضف بعد كلمة « الفرنسية » :
ويعترض ك. ف. زيبولد C. F. Seybold (في عرضه لكتاب كليمان هيار
، Orientalistische Literaturzeitung ، مجلة Littérature Arabe: Cl. Huart
المجلد السادس (١٩٠٣) ، عمود ٢٨٩) أيضا على الرأي القائل إن
قنبله هي مدغشقر ، ويرى أنها زنجبار .
— ص ٢٥١ ، الهامش ، آخر سطر : أضف بعد « ص ٢٩٤ » :
(المترجم : لم أجد هذا البحث في الموضوع المذكور . وسيشير إليه
المؤلف مرة أخرى في هامش ٩٨ .)

فهارس

(أولا) الأعلام

٢٢٧ - ٢٢٥، ٢٢٢	(١)
ابن أبان (إسماعيل بن حسن	آذربيجان ١٩٦
ابن سهل) ٢٨١ - ٢٨٢	آسيا الصغرى ١١٧
ابن أبان (سهل) ٢٨١ - ٢٨٢	إباضى ١٩٥ ، ٢٠٠
ابن بابشاد (محمد) ٢٩٨ - ٢٩٩	أبجحر ٣٠٥
ابن بطوطة ٢٣٧، ٤٠، ٢٤٦،	أبر : خير ١٤٣
٢٤٩ ، ٢٥٧ ، ٢٩٢ ، ٣١٧	إبراهيم (الخليل) ٣٢
ابن جبير ٢٤٠ ، ٢٤٥ ، ٢٤٩ ،	أبرنا ١٤٣
٢٥٣ ، ٢٥٧ ، ٢٥٩ ، ٢٦٤ ،	أرمة ١٠٤
٢٨٧ ، ٢٩٠ ، ٣٠٣ - ٣٠٤ ،	أريا ١٢١ ، ١٢٦ ، ١٦٣
٣٠٦	الأبلّة : أبولوجوس : أيرك :
ابن الجنيد (عبد الله) ٣٠٠	Ubulum ٤٦ ، ٩٧ - ٩٨ ،
ابن حوقل ٢٠٢ ، ٢٠٩ ، ٣١٦ ،	١٠٧ ، ١١٠ ، ١٦٥ ، ١٩٥ -
ابن خرداذبه ٢٠١ - ٢٠٢ ،	١٩٦ ، ٢٠٥ - ٢٠٦ ، ٢١٨ ،

اليزيد (٢٠٤، ٢١٢، ٢١٦،	٢٠٥، ٢٠٨، ٢٠٩، ٢١١—
٢٢٤ — ٢٢٥، ٢٢٧، ٢٢٩،	٢١٣، ٢١٥، ٢١٦، ٢٢٧،
٣٢٠ — ٣٢١	٢٨٠، ٢٨٩، ٣١٩ — ٣٢٣
أبو عُبيدة الإِباضي ١٩٥	ابن رُسْتَه ٩٨، ٢٠٢، ٢١٢،
أبو شعر القبلي: ميوس هورموس	٢١٤، ٢١٦، ٣١٩، ٣٢١
٧٥	ابن شاذان (محمد) ٢٨١
أبواب الصين ٢١٥	ابن الفقيه ٢٠٢، ٢١٣—٢١٥،
أبوت ١٧٣، ١٧٨	٢٣١ — ٢٣٢، ٣١٩ — ٣٢٣
أبولوجوس: الأُبُلَّة ٤٥—٤٧،	ابن كهلان (ليث) ٢٨١
٤٩، ٥١، ٥٢، ٩٧، ١٦٥، ٢٠٦،	ابن ماجد (شهاب الدين أحمد)
أَيِير: خَيْر ١٤٣، ١٤٥	٢٨٣—٢٨٠، ٢٤٠، ٢٣٧، ٢٣٣
أَيِيرِك: الأُبُلَّة ١٤٣	ابن النديم ٢٧٧
أَيروس: كَيروس ١٤٢	ابن يامن ٢١
أَيِلَا (أَيْلَة؟) ١٠١	أَبْهِيرَا ١٢١، ١٢٤، ١٢٦، ١٤٣،
الْإِتِيْزِيَّة (الرياح) ٦٨	أبو الأعور ١٨٤
أَنَا مِيلَاوس ٤٦	أبو بكر ١٧٧
أَيْنَا ٤١، ١٧٥	أبو زيد السيرافي (الحسن ابن

٢٨٩ ، ٢٢٤	إثيوبيا ، إثيوبي ٢٨ ، ٥٧ ،
الإدريسي ٢٥٩ ، ٢٥٧ ، ٢٤٠	١٠٣ . انظر الحبشة .
إدفو ٦٤	أجاثارخيديس ٥٨ ، ٥٥ ، ٥٣ -
أدولس ٩٤ ، ٧٧ ، ٥٦ ، ٢١	٥٩ ، ٦٢ - ٦٣
٩٦ ، ٩٨ - ١٠١ ، ١٧٧ .	أجنثا ٢٦٧ - ٢٦٨ ، ٣٣١
انظر عَدَوَلَى .	أَحْزِيَا ١١٩
أدوم ٣٣ - ٣٤ ، ١١٧ ، ١١٩	الأحساء ٢٨ ، ٤٣
أرادوس : أرواد ١٨٠	أحمد الربان ٣٠٠ - ٣٠٢
أراحي ٢٦٤ ، ٢٨٠	أخبار الأيام الأول (سفر)
الأرجوزة المعربة لابن ماجد ٢٣٣	١١٧ ، ١٢٠
أردشير الأول ٩١ ، ٢٠٦	أخبار الأيام الثاني (سفر)
أرستون ٥٣ ، ٥٧ - ٥٨	٣٦ ، ١١٩ - ١٢٠ ، ١٣٧ ،
أرسطو ٢٣٤	١٥٣ ، ١٥٥ ، ١٦٠ - ١٦١ ،
أرسينوى ٣١١	١٦٧
أرض البحر : mât tâmtim	أخبار الصين والهند (كتاب)
٣٧ - ٣٩ ، ٣٠٩	٢٠١ ، ٢٠٣ - ٢٠٧ ، ٢٠٥ -
أرض الله ٣٢ ، ٣٠٩	٢٠٨ ، ٢١٧ ، ٢١٩ ، ٢٢٣ -

إسرائيل ١١٩، ٣٥	إرميا (سفر) ١٦٢
اسطرابون ٥٤ - ٥٥، ٦٦،	أرمينية ١٩٦
٧٤ - ٧٦، ٧٨	أرواد : أرايوس ١٨٠ - ١٨١
الإسكندر الأكبر ٢٧، ٤٢ -	أرياكي : جوجارات (كجرات)
٤٣، ٤٦، ٤٩، ٥٥، ١٧٣،	٨٤
٢٣٤، ٢٤٧	إرينريا ٨٢
الإسكندر (الملاح) ٨٨	إريدو ٤٠
الإسكندرية، الإسكندرية ٥٣،	أريوس ٩٤
٥٥ - ٥٦، ٥٨، ٦٤، ٧٤ -	أزد ١٠٧، ٢٣٣
٧٥، ٨٠، ٨٦، ١٠٠، ١٥٦،	الأزديّ (أبو مطهر محمد
١٧٣، ١٨٠، ١٨٢ - ١٨٤،	ابن أحمد) ٢٤٤
١٨٧، ١٨٩، ٢٥٥، ٢٥٨،	أزانيا ٩٣ . انظر الزنج .
٢٧٥، ٣٣٠	أسبانيا ١١٧، ١٩١، ٢٥٣،
إسماعيلويه ٢٢٣	٣٠٤
أسوان ٥٧	أستراليا ٢٣٧
أسوكا ٦٤	استشهاد القديس الحارث
إشعيا (سفر) ٤٠، ١٢٠، ٣٠٩	(كتاب) ٩٦، ١٠٢

ألف ليلة وليلة ٢٠٤ ، ٢٨٨ ،	أشور بانينبال ٣٨
٢٩٠	أشورى ٣٨ - ٣٩ ، ١٦٢
الإمام بما جرت به الأحكام	أصبهان ١٩٦
والأمور المقضية في وقعة	إصطخر : برسبوليس ١٧٦
الإسكندرية (كتاب) ٢٥٥ -	الإصطخرى ٢٠٢ ، ٢٢٩ ، ٣١٦
٢٥٦	أفروديتو : كوم شقاو أو أشقوه
ألمانيا ، ألماني ١٧٣ ، ٢٦١	١٨٤ ، ١٨٧ ، ١٨٩
النجبالوس : لنجبالوس ٣٢٢	الأقباط . انظر القبط .
النجبالوس : لنجبالوس ٣٢٢	أكاد ، أكادي ٢٧ - ٢٨ ،
أمبيلوني ٥٨	٣٢ ، ٣٧ ، ٤٦ ، ١٤٣ ، ٣٠٩
أمريكا ، أمريكي ٣٤ ، ٢١٩ ،	أكسوم ، الأكسوميون ٧٧ ،
٢٧٢	٨٥ ، ٩٠ ، ٩٤ ، ٩٦ ، ٩٨ ،
أموي ١٩٠ - ١٩١ ، ١٩٤	١٠٠ - ١٠٢ ، ١٠٤ ، ١٠٨
أميانوس ماركلينوس ٩١ ،	الأكمينيون ٢٤٥
١١٢ - ١١٣	أكيلا ٥٢
أميكومي ٥٨	إل أصبحا ١٠١
أن لو - شان ١٩٣	إلبنج ٢٦١

الأهواز ١٩٥	الأناضول ١٧٣، ١٨٠
أوبونى : حفون : حفونى	أنام : جى - نان ٨٩
٢٣٣، ٧٧	أنتيوخوس الثالث ٤٤
أور : تلّ المقيّز ٢٨، ٣٢، ٤٠	إنجليزى ٢٧١، ٣١٦ - ٣١٧
الأوراق (كتاب) ٢١٩	أندامان : أندمان ٣١٩
أوغسطس ٥٤، ٧٤ - ٧٥،	أندمان : أندمان ٣١٩
٧٧ - ٧٩	إندونيسيا: جزر الهند الشرقية،
أوفاز ١٦٣	إندونيسى ٢٢٦، ٢٣٧، ٢٤٥
أوفير ٣٣-٣٥، ٣٦٩. وانظر أيضاً	- ٢٤٦، ٢٦٨
بُحث أوفير للمترجم .	أزانا ١٤٣
أوكيلس ٧١، ٧٦، ٨٢، ٨٨	أنطاكية ١٨٣، ٢٢٧
أولادى : يولايوس : قارون	أنطون : ماركوس أورليوس
٣٨	أنطونينوس ٨٩
إى - تشنج ١٠٩، ١٩٢	أنطونينوس (أسرة) ٨٦ - ٨٧
إيطاليا، إيطالى ١٨٦، ٢٥٢،	أنطونينوس مارتير ١٠١
٢٧١ - ٢٧٢	أن - هسى : پارثيا ٤٨
أيلة ٣٣، ٤٩، ٨٦، ٩٥،	أنپوس بلوكاموس ٧٧

باتني ١١٢ - ١١٣	١٠٠ - ١٠١ ، ١١٧ ، ١١٩
باراكل (شعاب) ٢١٤ - ٢١٥	٢٣٥
پارثيا : فارطيا : أن - هسي :	أيوب (سفر) ١٢٠ ، ١٤٧ ،
خراسان ٤٦ - ٤٨ ، ٩٢ ، ١١٣	١٥٣
باروس : بالوس : فنصور ٣١٩	أيليوس جالوس ٧٨ - ٨٠
بالمبايج ١٩٢ . انظر بهوجا	أيليانوس ٩٤
. Bhuga	
بالوس : باروس ٣١٩	(ب)
پان - تشاو ٤٨	باب المندب ٥٥ ، ٥٧ ، ٨٢ ،
البتياني ٢٧٧	٩٦ ، ١٢٧ ، ١٣٦ ، ١٤٧ ،
البترء : لي - تشن أو لي -	١٥٦ - ١٥٧
كرن ٨٦ ، ٤٩	بابل ، بابلي ٣٢ ، ٣٨ - ٤١ ،
بتسوولي : بوتيوولي ٨٠	٤٣ - ٤٥ ، ١٢٤ ، ١٤٣ ،
البحر الأدنى : البحر المر :	١٩٦ ، ٢٤٥ ، ٢٧٥
الخليج الفارسي ٣٠٩	بابليون : مصر القديمة ٨٦ ،
البحر الإريثري ٩٩	١٨٨ - ١٨٩
البحر الأسود ٥٩ ، ٦٩	باتالا ٦٣

البحر الأعلى : البحر المتوسط	بحر صَنْخَى : بحر الصين ٣٢٣ .
٣٠٩	انظر بحر صَنْجَى .
بحر إيجة ٦٥	بحر الصين : بحر صَنْجَى : بحر
البحر الحبشي : المحيط الهندي	صَنْجَى : بحر صَنْخَى ٢١٥ ،
٢٦٤ ، ٢٥٦ ، ١١٢	٢٢٣ ، ٢٩٤ ، ٢٦٣ ، ٢٥٩ ، ٢٢٠
بحر الروم : البحر الرومى :	البحر العربى ٢٥٩ ، ٢٣٠ ، ٦٧ ، ٥٥
بحر الشام : البحر المتوسط ٢٠٩	البحر الغربى : ٢٢٧
البحر الرومى : بحر الروم	بحر فارس ٢٣٠
٢٦٤ ، ٢٥٦	بحر فرعون : البحر الأحمر ٣٠٤
البحر السَنْخَى ؟ : بحر الصين ٣٢٣ .	بحر لاروى ٣١٧
بحر سُوف : البحر الأحمر ٣٣ ،	البحر المتوسط : بحر الروم
١١٧ . انظر يَمَّ سُوف .	٢٤ ، ٣٧ ، ٤١ - ٤٢ ، ٤٥ ،
بحر الشام : بحر الروم ١٧٨	٦٥ ، ٦٨ ، ٧٢ ، ٧٤ ، ٨٦ ، ٨٩ ،
بحر صَنْجَى : بحر الصين ٣٢٣	٩٠ ، ١٤٥ ، ١٧٢ - ١٧٥ ،
انظر بحر صَنْجَى .	١٨٠ - ١٨٣ ، ١٨٧ - ١٨٨ ،
بحر صَنْجَى (محرقة عن صَنْخَى ؟) :	١٩٠ ، ٢٤٠ - ٢٤١ ، ٢٥٣ ،
بحر الصين ٢٩٤ ، ٣٢٣ . انظر	٢٥٧ ، ٢٦٢ - ٢٦٤ ، ٢٦٦ ،
بحر صَنْجَى .	٢٧٠ - ٢٧٢ ، ٢٧٤ - ٢٧٥ ،

٢٤٠ ، ٢٥١ - ٢٥٢	٢٨٤ ، ٣٠٤ ، ٣٠٩ ، ٣٣٢
برّ البنادر ١٩٨	البحر المرّ : البحر الأدنى ٣٠٩
برسموليس : إصطخر ١٧٦	بحر مرمرة ٦٦
البرهميون ١٩٣	بحر هركند : خليج البنغال
بروتش : بريجازا : برّوص :	٢٩٨ ، ٣٢٢
بهروج ٤٩ ، ٧٦ ، ١٦٣ ، ١٧٦	البحرين : تيلوس ٢١ ، ٢٧ ،
برّوص : بروتش ٤٩ ، ١٧٦	٤٣ ، ٩١ ، ١٠٦ ، ١١٠ ، ١٧٥ -
بروكوبيوس ٩٥ ، ٩٩ ، ١٠٢ ،	١٧٦ ، ١٧٩ ، ١٩٥ ، ٢٠١ ،
٢٥٥ ، ٢٦	٢٠٨ ، ٢٢٢ ، ٢٤٥
بريلوس ٤٧ ، ٥٠ - ٥٤ ، ٥٤	بحيرة التماسح ١٨٨
٥٥ ، ٦١ ، ٦٣ ، ٦٥ ، ٦٧ -	البرا كريتية ٢٤٤ ، ٢٤٦
٧٠ ، ٧٢ ، ٧٥ ، ٧٩ - ٨١	بربرا : بربريا ٢٢٣
٨٣ ، ٨٥ ، ٨٧ ، ٩٨ ، ١٢٦ ،	بربريا : بربرا ١٠١
١٣٤ - ١٣٥ ، ١٤٤ ، ١٥٦ ،	برّ بريكي ١٢٦
١٦٣ ، ١٦٥ ، ٢٤٥ ، ٢٤٧ ،	البرت ٤٥ - ٤٦ ، ٥٠ - ٥١ ،
٢٦٣ ، ٣١٦	٩٠ ، ١٧٤
بريجازا : بروتش ٤٩ ، ٥١ ،	برتغالي ١٢٨ ، ١٣٢ ، ٢٣٧ ،

١٧٤ ، ٨٦ ، ٧٨	٢٤٥ ، ١٦٣ ، ٨٤ — ٨٢ ، ٧٦ ، ٦٨
بطليموس الثاني فيلادلفوس	البريطانيون (الرحالة) ٢٤١
٦٤ ، ٦١ — ٥٩ ، ٥٧ ، ٥٣	بزرگ بن شهریار الرام هرمزی
بطليموس السابع (يوجيتيس	١١٠ — ١١١ ، ١٦٣ ، ١٩٩ —
الثاني) ٦٦	٢٠٠ ، ٢٠٤ — ٢١٢ ، ٢٠٥
بطليموس كلاوديوس ٨٧ — ٨٨ ،	٢١٤ ، ٢٢٦ ، ٢٣٣ ، ٢٤٤ ،
٣١٦ ، ٢٧٦ ، ١٦٣ — ١٦٢ ، ١٢١	٢٥٤ ، ٢٦٠ ، ٢٦٣ — ٢٦٥ ،
يعاك ١٨٣	٢٧١ ، ٢٨٧ — ٢٩٠ ، ٢٩٣ ،
بغداد ١٧٤ ، ١٩٥ — ١٩٧ ،	٢٩٨ — ٢٩٩ ، ٣١٥ — ٣١٧ ،
٢٨٨ ، ٢٧٦ ، ٢٢٨ ، ٢٢٦ ، ٢٠٠	٣١٩ ، ٣٢١ — ٣٢٣
بلاد العرب (ولاية رومانية)	بسن ٣١٦
Arabia ٨٦	البصرة ٣٨ ، ١٧٦ ، ١٩٥ ،
بلاد العرب السعيدة : اليمن ٦٣	٢٠١ ، ٢٠٤ — ٢٠٧ ، ٢٢٠ ،
بلاد العرب السعيدة : Arabia	٢٢٢ ، ٢٢٦ ، ٢٨٨ — ٢٨٩ ، ٢٩٢
Eudaemon : عدن ٦٣ — ٦٤ ،	بصري ٨٦
٨٢ ، ٦٨	بطلمي ، البطالمة ٥٣ ، ٥٦ ، ٥٨ ،
بلاد الغفل : مالابار ٦٧	٦٠ ، ٦٣ ، ٦٥ — ٦٧ ، ٧٤ ،

البَنْتُو ۱۳۳	البلاذری ۲۰۹، ۱۱۰
بندر ریسوت ۱۹۸. انظر ریسوت.	بلافا ۲۶۷ - ۲۶۸
بندر عباس ۱۴۲	بلال ۱۰۶
بندر الکیران ۱۹۸	بلحاف ۳۶
بندر نُوس ۱۹۸	بلو خستان ۲۰۹
بهرُوج : بر و تش ۱۷۶	البلوژی (الفرع) ۴۰ . انظر
بھوجا Bhoga ۱۹۲. انظر بالبیا نج.	بلوژیوم .
بھوجا Bhoja ۲۵۵	بلوژیوم : الفرما ۲۲۷ . انظر
بوبایا ۷۵	البلوژی (الفرع) .
بوتیولی : بتسولی ۷۹ - ۸۰	بُلین ۲۱۱
بوذا ۱۱۴	بلینی أو بلینیوس ۴۸، ۴۶ ،
بورتوس نویلیس : مُسَخَا ۱۴۱	۵۰ - ۵۲ ، ۵۵ ، ۶۷ ، ۶۹ -
بورما ۲۴۵	۷۱ ، ۷۳ ، ۷۵ - ۷۶ ، ۷۹ ،
بورو - بودور ۲۶۹	۸۷ ، ۱۴۲ ، ۲۸۵
بُو - س ۱۰۹ - ۱۱۰ ، ۱۹۱ - ۱۹۴	عبا ۲۳
بولک (مضیق) ۲۱۲	بُنت ۳۰ - ۳۱ ، ۳۳ ، ۱۲۷ ،
بومبای ۵۴ ، ۸۴ ، ۹۸ ، ۱۶۳ ،	۱۵۸ ، ۳۲۹

٢٨٠ - تاج العروس ٢٧٩	٣٣١، ٣١٦، ٢١١، ١٧٦
٢٠٠ - تاجك : تازى : تا - شى	بير على ٣٦
٢٠٠ - تازى : تاجك	بيروت ٣٣٠
١٩٣، ١٩١ - تا - شى : تاجك	البيرؤنى ٢٧٧
٢٠٠ - ١٩٩، ١٩٤	بيرين ١٧٢ - ١٧٣
٢٠٦، ١٩١ - تاج	بيرينيكى : الهراس ٥٧، ٧٥ -
٣٠٠، ١٧٦ - تانه	٧٩، ٧٧
٨٧، ٤٦ - تدمر ، القديريون	بينزطة ، بينزطى ٩٠ ، ٩٨ ،
١٨٨، ٨٦، ٤٩، ٤٦ - تراجان	١٠١، ١٠٣، ١٠٨، ١٧٤ ،
١٢٢ - الترجمة السبعينية ١٢٠	١٧٩ - ١٨١، ١٨٣ - ١٨٧ ،
١٦٤، ١٦٢، ١٢٩ - ١٢٨	٢٣٥، ٢٧٠، ٢٧٣ - ٢٧٤ ،
١٣٧، ١٢٠ - ١١٨ - ترشيش	٣٣٢ - ٣٣٣ : انظر الروم .
٢٢٢، ١٦٢ - ١٦٠، ١٤١	(ت)
١٩٣ - تركى	تاروبانى : سيلان ٣١١
٣٢١ - تسمو - تونج	تا - تسن : فو - لن ٤٨ - ٤٩ ،
٩٧ - تسينستان	١١٤، ٩٢، ٨٨
٢١٤ - تشامبا	

١١٦ ، ١٢٣ ، ١٢٦ ، ١٣٩ ،

١٤٤ ، ١٤٦ ، ١٤٩ ، ١٥٠ ،

١٥٢ ، ١٥٨ ، ١٦٣

تياو - تشى ٤٧ - ٤٨

تريدون ٤٠ ، ٤٤ ، ٩٢

التيز : تيز مُسكران ٣٠٢ ، ٢٠٩

تيز مُسكران : التيز ٢٠٩

تيلوس : البحرين ٢٤٥

تيومان : تيومة ٢١٤ ، ٢٨٩

تيومة : تيومان ٢١٤

(ث)

ثيوفراستوس ٢٤٥

ثيوفيللاكتوس سيموكتا ٩٩

ثيوفياوس ٩٤

(ج)

جابه ٣٢٠

تشاندراجو بنا ٦٤

تشوان - تشو ٣٢١

تشوان - تشو - فو : خانجو ٢١٥

تشول ٣١٦

التكوين (سفر) ١١٧ ، ١٣٦ ،

١٣٩ ، ١٥٤ ، ١٦٢

تلّ الخليفة : عصيون جابر

٣٣ - ٣٤

تلّ اللوح : لجش ٢٧

تلّ المقيّر : أور ٣٢

تلّمون : دلّمون ٢٨

تميلّ ١٢٢ ، ١٤٠

التنبيه والإشراف (كتاب)

٢٠٢ ، ٢٠٩ ، ٢١٢ ، ٢١٤ ،

٢١٦ ، ٢٣٣ ، ٣٢١

تنّ - تشو ١١٤

التوراة : العهد القديم ٣٢ ،

الجَزَر السَمِيْدَة Nêsoi	٢٣٤، ٢٢٧، ١٨٨، ١٠٦ الجار
Eudaemonēs : سوقرة ٦٢	٢١٣ جال
جَزَر الهَمْد الشرقيّة : إندونيسيا	٢٢٦، ٢١٣، ١٢٣ جاوة
٢٧٤، ٢٢٧	٢٢٠، ٢٦٩
جزيرة اليافوت : سِيلان ٢١٢	جايوس قيصر ٧٩
جستنيان ٩٥، ١٠٢، ١٠٤	الجال : الجبل : ميديا ١٩٦
« جغرافية » اسطرابون ٥٤	الجال : الجبال ١٩٦
« جغرافية » بطليموس	جبال سليمان ١٢٤ - ١٢٥
كلاوديوس ٨٧ - ٨٨	جبل العرّك ٢٩
الجليل ١٦٦	جبيل ٣٠ - ٣٢
جليينوس ٩٤	جُدَّة ١٠٦، ١٨٨، ٢٠٩ -
جُنْدَيْسابور ٢٧٦	٢١٠، ٢٢٧، ٢٢٩، ٢٣٤ -
جوا ١٦٣	٢٣٥، ٢٨٧، ٢٨٩ - ٢٩٠،
جواتار ١٤٢	٣٠٦ - ٣٠٣
الجوالقي ٢٧٩ - ٢٨٠	الجرعا ٤٣ . انظر جرّها .
جوجارات (جرات) : أُرْيَا كِي	جرّها ٤٣ - ٤٥، ٥١، ٥٩ -
٢٩١، ٨٤	٦٠ . انظر الجرعا والعقير والقطيف .

١٧٧، ٢٣٤، ٢٩٢. انظر إيثيوبيا.

حتشبسوت ٣١-٣٢، ١٢٧، ٣٢٩

الحجاج ١٩٤، ٢٠٩، ٢٢٨، ٢٥٨

الحجاز ٩٤، ١٠٦، ١٣٩ ،

١٤٦، ١٧٧، ١٨٩، ٣٠٣-٣٠٤

حديث السندباد القديم (كتاب) ٢١٩

الحروب الفارسية (كتاب) ٩٥

الحريري ٢٥٠-٢٥١، ٢٦١-

٣٦٢، ٣٣٤

حزقيال (سفر) ٣٦، ٥١، ٨٢

حصن الغراب ٣٦، ٨٢

حضر موت ٢٤، ٧٠، ٨٣ ،

١٤٩، ١٥٥، ٢٤٦، ٣٣٥، ٣٦٩

حفون : أوبوني ٧٧ . انظر

رأس حفون .

حفوني : حافوني : أوبوني

٧٧، ٢٣٣

جوردانوس ٢٥٣، ٢٦٠

جوفاني دي مونتي كورفينو

٢٤٠، ٢٥٣، ٢٥٩، ٢٦١،

٢٦٤ - ٢٦٥

جويو دي بروفان ٢٨٤

الجزيرة ٦٠

جيملي كبرى ٢٦٢

جى - نان : أنام ٨٩

(ح)

الحارث (القديس) St. Arethas

٩٦

الحارث بن كعب (قبيلة) ٩٦

حافوني : حفوني ٢٣٣

حام ١١٧

الحبشة ، حبشي ٢١، ٥٦، ٩٠،

٩٣، ٩٦، ٩٩-١٠٧، ١١٧،

حكاية أبي القاسم البغدادی	(خ)
(كتاب) ۲۴۴	خارا كس : المحمّرة ۴۴-۴۷، ۴۹
الحكم بن أبي العاص الثقفی ۱۷۶	خالد بن الوليد ۱۱۲
حصص ۱۷۸، ۱۸۳	خانجو : تشوان-تشو-فو ۲۱۵
حمير Homeritae ، حمیری	خانفو: كانتون ۲۱۴-۲۱۶، ۲۲۴
۲۲، ۸۱، ۹۰، ۹۳-۹۴،	خبر ۱: أبرا ۱۴۳
۹۸، ۱۰۰-۱۰۵، ۱۲۸،	خبر ۱: أبرا ۱۴۵
۱۴۱. انظر كتاب الحميريين .	خراسان: پارثیا، ۴۶، ۱۹۴، ۱۹۶
الخوراء : لیوکی کوی ۴۹	خروسی ۱۲۱. انظر شبه الجزيرة
حورام : حیرام ۱۱۹	الذهبية ، والملايو .
حويلة ۱۱۷، ۱۴۱، ۱۵۴	الخشبات ۲۰۶
حیدر باد ۶۲، ۱۲۳، ۱۹۴	خطأ العوام (كتاب) ۲۸۰
حیرام : حورام ۳۳-۳۴،	خليج البنغال : بحر هر كند
۵۸، ۱۱۶-۱۱۹، ۱۲۴-	۸۸، ۲۱۲، ۲۲۰-۲۲۱
۱۲۵، ۱۳۵-۱۳۷، ۱۴۴،	خليج تنج كنج ۸۸، ۲۰۰-
۱۵۲، ۱۵۹، ۱۶۱، ۱۶۵-۱۶۶	۲۰۱، ۲۱۴
الحيرة ۱۰۰، ۱۰۵، ۱۱۲	خليج السويس ۲۴، ۳۰، ۵۷،

دارا الأكبر ٤٠ - ٤١	٧٨ ، ٨٦ . انظر السويس .
داميركا ٦٨	الخليج العربي (البحر الأحمر) ٧٤
دانيال (سفر) ١٦٢	خليج العقبة ٣٦ ، ٥٨ ، ٦١ ،
داود ٣٤ ، ١٥٨	٨٦ ، ٢٣٥ . انظر العقبة .
دائرة المعارف البريطانية ٢٤٤	خليج عُمان ٩٨ ، ٢١٨ . انظر
دجلة ٢٤ ، ٤٤ ، ٩٨ ، ١٩٥ -	عُمان .
١٩٧ ، ٢٠٦ ، ٢١٠	خليج كاثيوار ٢١٠
دَد ٢١	خليج كَنَش ٢١٠
الدرافيدية ٢٤٤	الخوارزمي (محمد بن موسى) ٢٧٧
دفيبا سوخاتارا : سوقطرة ٦٢ ،	خواشير بن يوسف بن صلاح
٩٤	الأركي ٢٨١ - ٢٨٢
دِلْمُون ٢٧ ، ٢٨ (تِلْمُون) ،	خور مقشئ ٨٣ . انظر مسخا .
٣٧	الخيّام ٢٧٧
دمان ٣١٦	(د)
دمشق ٨٦ ، ١٩٥ ، ٢٧٦	الدايهات : الدييجات ٣١٥
دُنْجِي ٢٨ . انظر شُلْجِي .	دار السلام ٨٥
دوآرنى باربوسا ٢٦٠	

٦٨ ، ٧٦ - ٧٧	دوميتيان ٤٧
رأس جواردافوري : رأس	دياز ٢٧٢
التوابل ٥٤ ، ٦٨ ، ٢٣٠	الديبجات: لكاداييف وملدايف
رأس الحد ٥٢	٣١٥
رأس حفون ٧٧ . انظر حفون .	الدَّيْبُل ١٧٦ ، ١٩٤ ، ٢٠٩
رأس الخيمة ٥٢	ديبوس ٩٤ . انظر سوفطرة .
رأس الرحاء الصالح ٢٧٢	الدير البحري ٣١ - ٣٣ ، ١٢٧ ،
رأس سانت جاك ٣٢٢	٢٢٩
رأس سياجروس : رأس فرتك	ديلوس ٦٥
٧٦	ديودور الصقلي ٥٣ ، ٦٣
رأس عسير ٦٨	(ذ)
رأس العصيدة ٣٦	ذات الصواري ١٨١ - ١٨٦
رأس علبة ٢٣٥ . انظر عَيْنَاب .	ذو نُواس ٩٦ ، ١٠٢
رأس فرتك : رأس سياجروس	الذَّيْب : ملدايف ٣١٥
٧٦ ، ٨٣ ، ٢٣٠	(ر)
رأس كُمْرُن ٢٨٣	رأس التوابل: رأس جواردافوي
رأس مُصَنَّدَم ٤٣ ، ٥٢ ، ١٤٢	

١٣٣ ، ١٣٥ ، ١٤١ ، ١٤٢ ،

١٥٩ ، ١٦٤ ، ١٦٥

روكهيل ٢٢٣

الروم ١٧٨ ، ١٨٨ انظر بينظلة .

ريسوت ٢١٨ ، ٢٢١ ، ٢٨٩ ،

٢٩٨ - ٢٩٩ ، ٣١٥ . انظر

بندر ريسوت .

ربنودي شاتيون ٢٣٥ - ٢٣٦

(ز)

الزايج ٢٣١ - ٢٣٢ ، ٣٢٠ -

٣٢١

الزراشتيون : المجوس : المزدنيون

١٩١

الزقازيق ٤٠

زمبويه ١٢٧ - ١٢٨ ، ١٣١ -

١٣٤ ، ١٣٦

رام هُرْمُز ٢٠٤

الرامني : سومطرة ٣٢٠

الرامي : سومطرة ٣٢٠

رايشور ١٢٣

ربيعة ١٩٦

الرديسمية ٦٤ - ٦٥

الرسول الكريم (محمد صلوات

الله عليه) ١٠٥ ، ١٠٧ ، ٢٧٥ .

انظر محمد (عليه الصلاة والسلام)

والنبي (محمد) .

الرقّة ١٩٦

رمسيس الثالث ٣١ ، ٣٣

الرمي : الرامي : الرامني ٣٢٠

الرُّها ١١٣

رهايتا : كويليمين ٨٤ - ٨٥ ،

٨٧ ، ١٣٤ - ١٣٥

روديسيا الجنوبية ١٢٧ ، ١٣٠ ،

سابى ١٢٨	الزمبىزى ٨٤ ، ١٢٧ - ١٢٨ ،
الساحل البعيد: إريتريا والصومال	١٣٤
٨٢ = ٨٣	الزنج ، زنجى ٩١ ، ٩٣ ، ١٦٤ ،
ساحل القراصنة ٥٢	٢٢٦ - ٢٢٧ ، ٢٢٩ ، ٢٣١ .
ساحورع ٣٠	انظر أزنيا وزنجيس وزنجيون
ساسانى ٩٠ - ٩٢ ، ١٠٤ ،	وزنك أوزنك .
١٠٧ - ١١٠ ، ١٧٤ ، ١٨٠ ،	زنجبار ٨٤ - ٨٥ ، ٢٣١ ، ٣٢٨ ، ٣٧٠ ،
١٩٠ ، ٢٢٨ ، ٢٤٥ ، ٢٦٧ ،	زنجيس ٩٣ . انظر الزنج .
سام ، سائى ٤١ ، ٤٧ ، ١١٧ ،	زنجيون ٩٣ . انظر الزنج .
١٣٣ - ١٣٥ ، ١٥٩ ،	زند أفريك شاه ٩١
سانت جون : سنجان ٣١٦	زنك أوزنك ٩٣ انظر الزنج .
سانكى ٢٥٠	زيتون ٣٢١
ساويرس بن المقفع ١٨٤ ، ١٨٧ ،	زيد - إل بن زيد ٦٠ - ٦١
سبأ ، سبئى ٢٢ ، ٣٥ - ٣٦ ،	زوجا ١١٢
٤٢ ، ٥٩ - ٦١ ، ٦٣ - ٦٥ ،	(س)
٧٦ ، ٨١ ، ٨٤ ، ٩٠ ، ٩٢ ،	سابور الثانى ٩١
١١٧ ، ١٢٣ ، ١٢٨ - ١٢٩ ،	

١٧٤ ، ٥٧	١٣٣ - ١٣٤ ، ١٥٠ ، ١٥٢ ،
سلوقية (مدينة) ٤٤ - ٤٥	١٥٤ ، ١٥٨ ، ٣٠٠
سليمان التاجر ٢٠٣ ، ٢١٢ ،	سُپارا : سوبارة ١٦٣
٣١٤ - ٣١٦ ، ٣١٥ ، ٣٢٣ -	سباسينوس ٤٦
سليمان الحكيم ٣٣ - ٥٨ ، ٣٥ .	سرجون الأول ٣٧ ، ١٤٣
وانظر أيضاً بحث أوفير للترجم .	سر نديب : سِيلان ٢١٢
سليمان المهري ٢١٣ ، ٢٤٠ ،	الشريان ، سُرياني ٩١ ، ٩٦ ،
٢٨٢ : ٣١٥ ، ٣١٧ ، ٣١٩	١٠٢ ، ١٢١ ، ١٨٣ ، ٢٦١ ،
سَنجَان : سانت جون ٣١٦	٢٧٩ - ٢٨٠
سفخريب ٣٨ - ٣٩ ، ٢٤٧	سفار ١٣٩ ، ١٦٢
السند ٤٠ ، ٦٢ ، ٦٧ ، ٦٩ ،	سُفالة ١٢٤ ، ١٢٨ - ١٢٩ ،
٨٣ ، ١٢٢ ، ١٢٤ ، ١٢٦ ،	١٣١ ، ١٣٥ - ١٣٦ ، ١٤١ ،
١٤٣ ، ١٧٦ ، ١٩١ ، ١٩٤ ،	١٦٤ ، ٢٣١ ، ٢٣٣
٢٠٩ - ٢١١ ، ٢٢٦	سكيثيا ٦٩ ، ٨٣
سندان ٣٠٠ ، ٣١٦	سكيلاكس ٤٠ - ٤١
السندياد ٢٠٤ ، ٢١٩ ، ٢٨٨ ،	سلاط : سلاهط ٢١٤
٢٩٠	سلاوق ٤٣ ، ٤٥ - ٤٦ ، ٥٢ ،

١٦٣	سنسكریتی ٦٢ ، ٦٥ ، ١٢٢ ،
سوفيرا ١٢١	١٢٥ ، ١٤٠ ، ٢٤٤ ، ٢٥٥ ،
سوقطرة: الجزر السعيدة Nêsoi	٣١٥
Eudaemonēs: دفيما سو خاتارا	سنغافورة ٢١٣
٦٢ - ٦٣ ، ٧٦ ، ٨٣ ، ٩٤ ،	السهال (بلاد) : سيلان ٢١٢
٩٨ ، ١٠٠ ، ٢١٠ (أسقوطرة) ،	سهيان : سيلان ٢١٢
٢٢٧ ، ٢٣٠ ، ٢٣٤ (سقوطرا) .	السواحلية (اللغة) ٢٤٣
انظر ديوس .	سوپارا : سوبارة ١٦٣
سومر ، سومري ٢٧-٢٨ ، ٣٢	سوبارة سيّارا : سوپارا : سوفير ١٦٣
سومطرة ، السومطريون ١٠٩ ،	السودان ١٠٧ ، ٢٥٨ ، ٢٦٨
١٩٢ ، ٢١٣ ، ٢٢٦ ، ٢٣١ -	سورات ١٦٣
٢٣٢ ، ٢٨٤ ، ٣٢٠	سوسة ١٤٣
سويج ٢٢٦	سوفارا ١٢٩
سويج - سو ١١٣	سوفون الهندي Sophôn
السويس : القلزم ٣٣ ، ٤١ ،	Indos ٦٤ - ٦٥
١٢٧ ، ١٦٧ ، ١٨٨ ، ٢٢٧ ،	سوفير : سوبارة ١٢٢ ، ١٦٣
٢٢٥ ، ٢٣٧ ، ٢٤٧ . انظر	سوفير (جنوب الهند في القبطية)

شجر لبان أو اللبان ٢٨٧ ،	صَنْدَرُ فُولَات : صِنْفُ فُولَاو
٣٨٩ ، ٣١٦	٢١٤ - ٢١٥
شط العرب ٣٨	صَنْدَلُ فُولَات : صِنْفُ فُولَاو
الشَّعْبِيَّة ١٠٦	٢١٤ ، ٢٩٤
سلاھط : سلاھط ٢١٤	الصَّنْف ٢١٤ ، ٢٩٤
سُلْجى ٢٨ . انظر دُنْجى .	صِنْفُ فُولَاو : صَنْدَرُ فُولَات :
شاهنصر الثالث ٣٨	صَنْدَلُ فُولَات ٢١٤ ، ٢١٩
شهر يارى الربان ٢٩٤	صور ٣٤ ، ٣٦ ، ٣٨ ، ١١٦ ،
شيخو (الأب لويس) ٢٧٧	١٥٢ ، ١٦٦ ، ١٨٢ - ١٨٣
شيراز ٢٠٧ ، ٢٢٨	الصولى ٢١٩
الشيعة ١٩٤ - ١٩٥	الصومال ٣٠ ، ٥٤ ، ٧٧ ،
الشيلا : السيلا ٢١٥ - ٢١٦	٨٢ ، ٨٤ - ٨٥ ، ٩١ ، ١٠١ ،
(ص)	١٠٧ ، ١٢٣ ، ١٤٤ ، ٢٣٠ ،
صامور : صيمور ٣١٦	صيدا ٣٨ ، ١٤٥ ، ٢٣٠ ،
صُحَار ٥١ - ٢٠٨ ، ٥٢ ، ٢٣٠	صيمور : صامور : صيمور :
صفلية ١٨١ ، ١٨٥	سيملًا ١٦٣ ، ٣٠٠ ، ٣٠٢ ، ٣١٦ ،
صليبي ٢٣٥ ، ٢٨٤	

عباسي ١٧٤، ١٩١، ١٩٥،	(ط)
١٩٧، ٢٢٦، ٢٢٩، ٢٤٠، ٢٧٦	الطاهرة ١٩٧
عبدالله بن سعد بن أبي سرح ١٨٤	الطبري ٩٦، ٩٨، ١٠٣،
عبد المسيح بن عمرو بن قيس	١٠٤، ١١٠، ١٧٧، ١٨٠،
ابن حيان بن بَقِيْلَة الغساني ١١٢	١٩٧، ٢١٠، ٢٨٠، ٢٩٢،
عبري ٣٦، ١٢٠ - ١٢٢،	طرفة ٢٢، ٩٩،
١٢٥، ١٤٠، ١٤٦، ١٤٩،	طما ١٨٤
١٥١، ١٥٧، ١٦٢، ١٦٥،	طبي ٢٠٠
٣٠٩. انظر اليهود.	طبية ٣١، ٣٣،
عَمْبَرَة الكرماني ١١٠، ٢٠٠،	طبريوس ٥٤
٢٩٣ - ٢٩٧	(ظ)
عَتَوْد ١٤٦	ظفار حضر موت ٨٣، ١٣٩،
عثمان بن أبي العاص الثقفي	١٦٥، ٢٤٦. انظر مسخا.
١٧٥ - ١٧٦	ظفار اليمن ٨١
عثمان بن عفان ١٨١	(ع)
عجائب الهند (كتاب) ١٦٣،	عبادان ٢٠٦

١٨٣ - ١٨٢ عكا	٢١٨ ، ٢٠٤ ، ١٩٩
العلاء بن الحضرمي ١٧٦ ، ١٧٨	عدن : بلاد العرب السعيدة :
علي بن عيسى الأسطرلابي الحراني	: Adane
٢٧٧ - ٢٧٦	: Arabia Eudaemon
	Arabiss emporion
عُمان ، العُمانيون ٢٤ ، ٢٦ ،	٢٦ ، ٦٣ ، ٦٥ ، ٦٨ ، ٧٠ ،
٢٨ ، ٥١ ، ٨٧ ، ١٠٦ - ١٠٧ ،	٧٩ ، ٨١ - ٨٢ ، ٨٨ ، ٩٤ ،
١١٠ ، ١٧٥ ، ١٧٩ ، ١٩٥ ،	١٥٦ - ١٥٧ ، ١٦٧ ، ٢٠٧ ،
٢٠٤ ، ٢٠٨ ، ٢٢٢ ، ٢٢٥ -	٢٢٧ ، ٢٣٠ ، ٢٣٤ ، ٢٣٨ ، ٢٥٩ ،
٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، ٢٣٢ -	عدوًلى ٢١ ، ٩٩ . انظر ادولس .
٢٣٤ ، ٢٤٦ - ٢٤٧ ، ٢٥٠ ،	العراق ٢٢٤ ، ٢٢٦
٢٥٩ ، ٢٦٣ ، ٢٩٨ . انظر	عصيون جابر : تلّ الخَلِيفَة
خليج عمان .	٣٣ - ٣٥ ، ١١٧ - ١٢٠ ،
عُمانَة ٥٠ - ٥٢ ، ٨٣ ، ١٤٤ ، ٢٤٥ ،	١٤٤ . ١٤٩ - ١٥٠ ، ١٥٨ ،
عمر بن الخطاب ١٧٦ - ١٧٩ ،	العقبة ٤٣ . ١٦٧ . انظر
١٨٨ - ١٨٩	خليج العقبة .
عمرو بن العاص ١٧٨ - ١٨٠ ،	العُقير ٤٣ - ٤٤ . انظر جرّها .

٢٧٢ ، ٢٣٧ جاما	٢٣٥ ، ١٨٨
الفاطميون ٢٢٨	العمل بالأصطرلاب (كتاب)
القال أو القالات : لسكادايف ٣١٥	٢٧٧
قا - هن ٩٢	العهد القديم : التوراة ١٤٢ ، ١٦٦
فتوح البلدان : (كتاب) ٢٠٩	عِيْدَاب ٢٣٥ ، ٢٤٥ ، ٢٤٩ ،
الفرات ٢٤ ، ٣٢ ، ٣٧ - ٤٠ ،	٢٨٧ ، ٢٩٠ ، ٣٠٣ . انظر
٤٣-٤٤ ، ٩٢ ، ١١٢ ، ١٩٥ -	رأس علبة .
٣٣٤ ، ٢٢٧ ، ١٩٦	عِيْلَام ٢٨ ، ١٤٣ ، ١٤٥ - ١٤٦
الفراعنة ٣١	(غ)
فرجيل ٢٥٤	« الغربان » corvi (معركة)
الفردوس المفقود ٦٣	١٨٥ - ١٨٦
الفرما : بلوزيوم ٢٢٧	غَسَّان ١٠٥
فرموزة ٣٢٣	(ف)
فرنجة : فرنسا ٢٢٧	فارثيا ٢٦٠ ، ٢٦٢
فرنسا : فرنجة ، فرنسي ٢٢٧ ،	فارس (ولاية) Persis ٦٢ ، ٨٣
٢٨٤ ، ٢٧١	فارطيا : يارثيا ٤٦
	الفاروس Pharos ١٨٩ - ١٩٠

الفسطاط ١٨٩ ، ٢٢٨	فينيقيا ، فينيقي ٣٠ ، ٣٣ - ٣٤ ،
فلافيوس (أسرة) ٧٤	٣٦ - ٣٩ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٥٨ ،
الفلجياتا ١٢٠	٦٠ ، ١١٦ ، ١٢٧ - ١٢٨ ،
فلسطين ٥٨ ، ٦٠ ، ١٢٥ ،	١٣٢ - ١٣٣ ، ١٣٦ ، ١٤١ ،
١٤٢ ، ١٤٨ ، ١٦٦ ، ١٨١ ،	١٤٦ ، ١٥٢ ، ١٨٣ ، ٢٦٦ ،
فنصور : باروس ٢٩٨ ، ٣١٩	٢٧٥
الفهرست (كتاب) ٢٧٧	(ق)
الفوائد في أصول علم البحر	قارون : أولاي ٣٨ ، ٤٤
والقواعد (كتاب) ٢٨٣	قالوقية : كيليكيا ١٨٠
فوتيوس ٥٣	قانسو : قانطو : هانجيتشو ٢١٥
فورت فيكتوريا ١٢٧	قانطو : قانسو ٢١٥
فوزي (حسين) ٢١٩	قبرص ٣٨ ، ١٧٧ ، ١٨١
فو-كن ٣٢١	القبط ، القبطية (اللغة) ١٦٣ ،
فو-لين : تا-تسن ٤٨	١٨٠ ، ١٨٢ - ١٨٤ ، ١٨٦ ،
فوينكس ١٨١ ، ١٨٥ ، ١٨٧	خيطان : خيطان ، خيطان ١١٧ ،
فيرموس ٩٤	١٥٤

قَنَّا ٦٨، ٣٦ . انظر كاني وكنيه	القرآن ، قرآني ١٠٥ ، ١٥١ ،
قَنَبْلُهُ أَوْ قَنَبْلُوا ٢٣١ - ٢٣٤ ، ٣٧٠	١٧٢ ، ٢٤٣ ، ٢٥٩ ، ٢٧٦
قَنَفْذَة ١٤٦	القرامطة ٢٢٦
القوس (برج) ٢١٩ .	قرطاجنة ١٨٥
القوط الشرقيون ١٨٦ .	القرم (شبه جزيرة) ٥٩
قبرس : المقوقس ١٨٠	قريش ١٠٥
قَيْس : كَيْس : كَيْش ٢٠٨ -	القسطنطينية ٩٠ ، ١٧٤ ،
٢٠٩	١٨٠ - ١٨١ ، ١٨٨
(ك)	القُصَيْر ٣٣
ك- تان ٢٠٠	قطر ٥٢ ، ٢٠٨
كاريا ٤٠	القَطِيف ٤٤ . انظر جرّها .
الكاسيون ٣٨ .	قفط ٣١ ، ٥٧ ، ٦٦ ، ٧٥
كانتون : خانفو : كوانج - تشو	القلمز : السويس ٨٦ ، ٩٥ ،
٨٨ ، ١٠٩ ، ١١٥ ، ١٩٠ ،	١٠١ ، ١٨٨ - ١٨٩ ، ٢٠٩ ،
١٩٢ - ١٩٤ ، ٢٠٠ ، ٢٠١ ،	٢٢٧ ، ٢٢٩ ، ٢٣٤ ، ٢٣٦ ،
٢٠٣ ، ٢١٤ - ٢١٥ ، ٢١٩ ،	٢٥٨ ، ٢٨٧ ، ٢٨٩

کدَرَنج : کدَرَنج ۳۲۲	۲۲۱، ۲۲۵ - ۲۲۶، ۲۳۲،
کرا ۲۱۳	۲۸۴ . انظر کتیجارا .
کرا بجانور ۷۱	الکاثوبی (الفرع) ۸۶
کدَرَنج : کدَرَنج ۳۲۲	کافی : کتیه : قنأ ۳۶، ۵۱،
الکُرک : الکیرج ۲۱۰	۵۴، ۷۶، ۸۲ - ۸۳، ۸۸
کَرَکَلّا : مارکوس اوردلیوس	کان - پنج ۴۸، ۵۰
أنطونینوس باسیانوس ۹۰	کیروس : آپروس ۱۴۲
کِرمان ۵۰، ۵۲، ۶۳،	کتاب الحیرین ۱۰۲ . انظر
۲۹۳	حیر، حمیری .
کَرَیندا ۴۰	الکتاب المقدس ۱۱۷، ۱۲۰ -
کسری أنو شروان ۱۰۴	۱۲۱
الکعبۃ ۱۰۶	کتیجارا ۸۸ . انظر کانتون
کلاه : کله بار ۲۱۲	و کیان - تشی وهانوی .
کلاودیوس ۷۹، ۶۷، ۵۴	کتیسیفون ۹۸
کلاوز ۲۷۲	کجرات (جوجارات) : اُریاکی
کَلّة ۲۱۳	۱۶۳

کنبایت : کنبایة ٣١٧	کلدانی ٣٨ ، ٤٠ ، ٤٣ ، ٤٧
الکنج ٨٨ ، ٨٤ ، ٧٧	کلکتا ٢٣٧ ، ٢٥١ ، ٢٦٢
کُنْدَرَنْج ٣٢٢	کله : کله بار ٢١٢ - ٢١٣ ،
کنیه : کانی : قنأ ٣٦ ، ٥١ ،	٢١٩ - ٢٢٠ ، ٢٢٢ ، ٢٢٦ ،
٨٢	٢٨٧ ، ٢٨٩
کوانج - تشو : کانتون ١٠٩ ، ١٩٣	کله بار : کله : کلاه ٢١٢ -
کوانج - تونج ١٠٩ ، ٢١٥	٢١٣ ، ٢١٩ - ٢٢٠ ، ٢٨٧ ،
کوتشین ١٦٣	٢٨٩ ، ٣٢٢
کوتشین - تشینا ٢١٤	کَلَهَت ٥٢
کورومانل ٢٥٠ ، ٢٥٧	کَلَوَة ٨٥
کوریا : السیلا ٢١٥ - ٢١٦	کَلِیان : کَلِیانَا : کَلِمینا ٩٨ ١٦٣
کوزماس ایندیکوبلیوستیس	کَلِیانَا : کَلِیان ٩٨
٩٥ ، ٩٣ ، ٩٧ - ١٠١	کَلِمینا : کَلِیان ٩٨ ، ١٦٣
کولار ١٢٣	کَبای : کَنبایة ٤٩ ، ٣١٧
کُولَم : کُولَم مِلی ٢٠٨ ،	کَنبایا کَنبایة ٣١٧
٢٨٩ ، ٢٢١ ، ٢١٩	کَنبایة : کنبایت : کنبایا :
کُولَم مِلی : کولوملی : کولم :	کَبای ٣١٦ - ٣١٧

الكيرج : الكرك ٢٠٩-٢١٠	كويلون ٢٠٨، ٢١١-٢١١
كينيكوس ٦٦	٢١٢، ٢١٨ - ٢٢٠، ٢٨٧،
كيس : قيس ٢٠٨-٢٠٩	٢٨٩
كيش : قيس ٢٠٨-٢٠٩	كولبوس ٢٧٢
كيليكيا : قالوقية ١٨٠	كولو ملي : كولم ملي ٢٠٨
كينيا ٢٥٢	كولومب ٢٦٥، ٢٨٦
(ل)	الكوم الأحمر : نحن :
لا نيتي ١٢٠، ٩١-١٢١-٢٧٢	هيرا كونبوليس ٢٩
لادرون ٢٧٤	كوم شقاو أو أشقوه: أفروديتو
لامو ٢٥٢	١٨٤
لبنان ٣٩، ٢٤٧	كونكان ١٦٣
لجبالوس : لنجبالوس ٣٢٢	الكويت ٢٣٨، ٢٩٠، ٣٢٨
لجش : تلّ اللوح ٢٧	كويلون : كولم ملي ٢٠٨، ١١٥
لسان العرب ٢٧٩ - ٢٨٠	كويليمين : رهابتا ٨٤، ١٣٤
لكاداييف : الفال أو الفالات	كيان-نشي ٠٨٨ انظر كتيجارا .
٢١١، ٢٤٦-٢٤٧، ٢٥٠، ٣١٥	كيدا ٢١٣

ماجن ٢٧ - ٢٩	الله بوبو ١٢٧ - ١٢٨
ماركو بولو ٢٤٠، ٢٤٦، ٢٥٣،	لنج ٣٢٢
٢٥٦، ٢٦٠، ٢٦٤ - ٢٦٥، ٢٩١	لنجهالوس : لجهالوس :
ماركوس أورليوس أنطونينوس :	لنكهبالوس : ألنكهبالوس :
أنطون ٨٩	ألنجهالوس ٣٢٢
ماركوس أورليوس أنطونينوس	لنكهبالوس : لنجهالوس ٣٢٢
باسيانوس : كركلا ٩٠	لوفين ٢١٤
ماري ٣٢	لى - تشن أولى - كن : البتراء ٤٩
مالا بار : بلاد الفلفل ٦٧، ٧٠،	ليفربول ٢٠٥
٧٢، ٧٥ - ٧٦، ٨٣ - ٨٤،	لى - كن أولى - تشن : البتراء ٤٩
٩٨، ١٢٣، ١٦٣ : ٢٠٨،	ليكيا ١٨١، ١٨٥ - ١٨٦
٢١١، ٢٢٠، ٢٣٧، ٢٥٠ -	ليو السادس ٢٧٤
٢٥١، ٢٥٧، ٢٦٠، ٢٦٥	ليوكى كوى : الحوراء ٤٩،
مال - أمير ١٤٣	٧٨ - ٧٩، ٨١، ٨٦، ٩٥
مالك بن سعد بن ضبيعة ٢١	(م)
مالى ٩٨ . انظر كوكلمى .	ما جلان ٢٧٤

مَدَّيْن ١٤٧	المأمون ٢٧٦
المدينة ١٨١، ١٨٨، ٢٣٥	ماندفيل (السيرجون) ٢٥٥
مرا كش ٢٦٦	مانشستر ٢٠٥
مربط ١٢٩	متحف جرينتش ٢٤٨ - ٢٤٩
مرقص (القديس) ١٨٩	المجسطي (كتاب) ٢٧٦
مروج الذهب ومعادن الجواهر	المجوس: الزرادشتيون ١٩١،
(كتاب) ٢٠٢ - ٢٠٣،	٢٢٤
٢٠٩، ٢١٢ - ٢١٣، ٢١٦،	محمد (عليه الصلاة والسلام)
٢٢٢، ٢٦٣، ٢٧١، ٢٨٦،	٣٥، ١٧٢. انظر الرسول
٣١٥ - ٣١٧، ٣١٩ - ٣٢٠،	السكريم، والنبي (محمد) .
٣٢٢ - ٣٢٣	الحمرة: خارا كس ٤٤، ٤٦،
المروزي ١٩٤، ٢٠٢، ٢١٧،	المحيط الهادي ٢٧٠، ٢٧٤،
٢٨٩	مُخَا ٧٦، ٨٢، ١٣٤، ١٣٩،
المزامير (سفر) ١٢٠	١٥٧. انظر موزا وموزع .
المزديون: الزرادشتيون، المزدية	المدائن ٩٨
٩٠، ١٠٧	مدغشقر ١٢٣، ٢٣١ - ٢٣٢، ٣٧٠،

مصر القديمة : بإبليون ٨٦	المسالك والممالك (كتاب) ٢٠٢
مُضَرَّ ١٩٦	مُسَخَا : بورتوس نوبيليس
مَعَاوِر ٨٥ ، ١٣٤	٨٣ ، ١٤١ ، ١٦٥ . انظر
معاوية ١٧٧ - ١٧٨ ، ١٨٠ -	خورمقشي وظفار حضرموت .
١٨٢	المسمودي ١١٢ ، ٢٠٢ - ٢٠٣ ،
معجم البلدان ٢٠٩	٢٠٩ ، ٢١٣ - ٢١٤ ، ٢١٦ ،
معدّ ١٠٤	٢١٩ - ٢٢٠ ، ٢٢٢ - ٢٢٣ ،
المغرب (كتاب) ٢٧٩ - ٢٨٠	٢٣٢ - ٢٣٣ ، ٢٤٥ ، ٢٥٦ ،
معين ، معيني ٢٢ ، ٤٢ ، ٦٠ -	٢٦٣ - ٢٦٥ ، ٢٧١ ، ٢٨٦ ،
٦٥ ، ٦١	٣١٥ - ٣١٧ ، ٣١٩ ، ٣٢١ -
المغرب ١٩٦	٣٢٢
المغيرة بن أبي العاص الثقفي ١٧٦	مسقط ٥١ ، ٢٠٨ ، ٣١٩ -
المقبرة الملونة ٢٩	٢٢١ ، ٢٤٨ ، ٢٨٩
المقدسي ٢٠٢ - ٢٠٣ ، ٢٠٧ ،	مسيحي ٩٠ ، ٩٤ ، ١٠٢ ،
٢١٠ ، ٢٢٨ - ٢٢٩ ، ٢٧٩ -	١٧٣ ، ١٨٤ ، ١٩٢ ، ٢٣٤ .
٣٢٠ ، ٣١٦ ، ٢٨٩ ، ٢٨٧ ، ٢٨٠	انظر النصاري .

٢٢٦	المقدونية (الفتوحات) ٤٢
المسكانيون ١٨٠	المقوقس : قبرس ١٨٠
مُتَنَدِي ٢٣٧	مكة ٣٥ ، ١٠٥ - ١٠٦ ، ١٨٨ ،
الملوك الأول (سفر) ٣٣ -	٢٣٥
١٢٦ ، ١٢٠ - ١١٧ ، ٣٥	مُسكران ١٤٢ ، ١٤٤ ، ٢٠٩ ،
١٥٣ ، ١٤٨ ، ١٣٨ ، ١٣٦	٢٨٢
١٦٢ - ١٦٠ ، ١٥٨ ، ١٥٥	مللاس (جون) ٩٦ ، ١٠٤
٢٢٢ ، ١٦٧	الملايو : شبه الجزيرة الذهبية
الملوك الثاني (سفر) ٣٦	٨٨ ، ١٦٢ ، ١٩٢ - ١٩٣ ،
مِنْج ١١٥	٢١٣ - ٢١٤ ، ٢٣١ ، ٢٦٥ ،
الْمَنْد : الْمَيْد ٢١٠	٣١٩ . انظر خروسي .
المنصور ١٩٥ ، ١٩٧ ، ٢١٠	ملتون ٦٣
المنصورة ١٩٤ ، ٢٠٩	مُلْخَا ٢٧ - ٢٨ ، ٣٦٩
منف ٤١	ملدايف : الذيب ٢١١ ، ٢٤٦ -
منويل ١٨٠	٢٤٧ ، ٢٥٠ ، ٣١٥
مهران : السند ٢٠٩	مِلْسْكَا ٢١٣ ، ٢٢٠ - ٢٢١ ،

ميلاى ١٨٥	مهرة، مهري ٦٧، ١٥١، ٢١٨
ميليتوس ٥٨	موريا ٦٤
ميور ١٧٧	موزا ٧٦، ٨١ - ٨٣، ٨٥
ميوس هورموس : أبوشعر	٨٨، ١٣٤، ١٣٩. انظر مُخا
القبلى ٧٥، ٧٩	ومَوْزَع.
(ن)	مَوْزَع ٨٢. انظر موزا ومخا.
نابوبولصر ٣٨ - ٣٩	موزمبيق ٢٣١، ٢٥٤، ٢٦٦
نابولى ٨٠	موزريس ٧١، ٧٥ - ٧٦
ناصر خسرو ٢٤٦	٨٣. انظر ميزور.
النبط ٤٩، ٥٨، ٧٨ - ٧٩	الموصل ١٩٦
٨١، ٨٦	مُوفاز ١٦٢
نبوخذ نصر الثانى ٤٠	المَيْد: المَيْد: المَنْد ٢٠٩ - ٢١٠
النبي (محمد) ١٧٧. انظر محمد	المَيْد: المَيْد ٢٠٩
(عليه الصلاة والسلام)	ميديا: الجبال ١٩٦
والرسول الكريم	ميزور ٧٦، ١٢٣. انظر موزريس.
نجد ١٤٧	ميشا ١٣٩، ١٦٢، ١٦٥

نيارخوس ٤٢، ٤٥، ٦٩، ٧٣	نجم حمادی ٢٩
نياس : النيان ٣٢٣	النجف ١١٢
النَّيَّان : نياس ٣٢٣	نخن : الكوم الأحمر ٢٩
نيخاو ٣٧، ٤١	نرام - سين ١٤٣
نيرون ٥٤، ٧٥	زبدًا ٥٢
نيكو بار ٢١٢، ٢٨٧، ٢٨٩	زسى ٩١
النيل ٢٢، ٢٤، ٣٣، ٣٦،	نسطوري ٩٧
٤٠ - ٤١، ٥٧، ٦٤، ٧٥،	النصارى ٩٦، ١٨٠، ٢٢٤
٨٦، ١٠٠، ٢٢٤، ٢٦٨ -	النضر بن ميمون البصرى ٢٠٠
٢٦٩	نلكيندا ٣١١
نينوى ٣٨، ٣٩	ننوسوس ١٠٤
(٥)	نهر عيسى ١٩٦
هادريان ٨٦ - ٨٧	النوبة ١٨٩
هان ٤٧ - ٤٨، ٨٨، ١١٤،	نوح ١٠٧
١٩٢	النَّوَيْرِيّ (محمد بن قاسم بن
هانجتشو : قانصو ٢١٥	الإسكندري) ٢٥٥

٥٩، ٤١	هانوى ٢١٤، ٨٨. انظر كشيچارا.
هبرونيموس ١٦٢	هاينان ١٩٢ ، ٢١٥ ، ٣٢٣
(و)	هبالوس ٦٦ - ٧٠ ، ٧٢ - ٧٤
وادی الحمامات ٣٣ ، ٢٩	هَجَر ٢١
وادی الطميلات ٤٠ - ٤١	الهراس : بيرينيكي ٥٧
وادی العمود ٥٨	هَرْت ٢٢٣
واسط ١٩٥ ، ٣٣٤	هرقل ١٨٠
واقواق أو وقواق أو واق واق	هرمز ٥٠ ، ٢٠٩ ، ٢٥٦ ، ٢٦٠
٢٣١ - ٢٣٢ ، ٢٣٤ . انظر	هرون الرشيد ٢٣٥
وُو - كُوْكَ .	هلمينستي ٤٢ ، ٥٣ ، ٥٥
الوندال ١٧٢	٥٧ ، ٦٢ ، ٢٦٦
وَهْرَز ١٠٤	الهمداني ٤٣
وُو - كُوْكَ : اليابان ٢٣٢ .	الهند الصينية ٢١٤ ، ٢٦٩
انظر واقواق .	هوانج تشاو ٢٢٥ - ٢٢٦
(ى)	هيرا كونبوليس : السكوم الأحمر ٢٩
اليابان : وُو - كُوْكَ ٢٣٢ ، ٢١٦	هيرودوت ٣٦ - ٣٧ ، ٤٠ -
(٢٧)	

٢٣١ ، ٢٣٤ ، ٢٤٥ ، ٢٥٩ ،	يافث ١١٧
٣٠٩ ، ٢٦٣	ياقوت ٢٠٩ ، ٢١٢
اليهود ، يهودي ٩٩ ، ١١٧ ،	اليعقوبي ١٩٥ ، ٢٠٢
١٢١ ، ١٢٦ ، ١٢٩ ، ١٤١ ،	يُقطان : قحطان ١١٧ ، ١٢٠ ،
١٤٥ - ١٤٦ ، ١٤٨ ، ١٥٩ ،	١٢٩ ، ١٣٦ ، ١٣٩ ، ١٥٤ ، ١٦٢
٢٢٤ ، ٢٢٦ - ٢٢٧ ، ٣٠٩ .	يَمَّ سُوْف : البحر الأحمر ٣٠٩ .
انظر عبري .	انظر بحر سوف .
يهوذا ٣٥ ، ١١٦ ، ١١٨	يَمَّ مِصْرَايِم : البحر الأحمر ٣٠٩
يهوشافاط ٣٥ ، ١١٨ - ١١٩	اليمامة ١٩٥
يوارجتيس الثاني : بطليموس	اليمن : بلاد العرب السعيدة ،
السابع ٦٦	يعنى ٢٤ ، ٣٥ ، ٤٧ ، ٤٩ ،
يوباب ١١٧	٦٣ ، ٧٨ ، ٨١ ، ٨٥ ، ٩٤ ،
يودوكسوس ٦٦ - ٦٧ ، ٧٢	٩٦ ، ٩٨ ، ١٠١ - ١٠٢ ، ١٠٤ ،
يوسيفوس فلافيوس ١٢١	١٣٣ - ١٣٤ ، ١٣٩ ، ١٤٦ -
يولايوس : أولاي ٣٨ ، ٤٤	١٤٧ ، ١٤٩ - ١٥٠ ، ١٥٥ ،
يولايوس - كلاوديوس (أسرة) ٧٤	١٧٩ ، ٢٢١ ، ٢٢٤ ، ٢٣٠ -

— ٤١١ —
(ثانيا) اللغة

بغلة ٢٤٢	أبو ١٢٥
بلنج : بلنك ١٩٨	أفر ١٥١
بلنك : بلنج ١٩٨	إبها ١٢٢ ، ١٢٥
بنات نعش : الجاه ٢٧٨	أردمون : *art ^e mônâ : artemôn
بندر ١٩٨	٢٦٦ - ٢٦٧
بوم ٢٤٢	استيام : استيام ٢٨٠
تحت الرمح ٢٨٢ - ٢٨٣	استيام : استيام ٢٧٩ - ٢٨٠
تسم ١٦٥	أعقر ١٥١
تُكَيِّم ١٢٢ ، ١٣٦ ، ١٦٤ - ١٦٥	أَلْجَمِّم ١٦٢ . انظر أَلْجَمِّم .
توجي ١٢٢	أَلْجَمِّم : elammaku ١٢٢ ،
الجاه : گاه : بنات نعش	١٦١ - ١٦٢ ، ١٦٤ . انظر
٢٧٧ - ٢٧٨	أَلْجَمِّم .
جَلَبَة ٢٤٣	أَنَجَر : أَنَسْكَر ٢٦٢ . انظر
جهاز ٢٤٢	. angkura
جَهَازِي ٢٤٢	باناني ١١٠ ، ٢٩٣
	بدن ٢٤٢

زأروق ٢٤٢	خانه : خنّ ٢٧٧
زورق ٢٤٣	خنّ : خانه ١٩٩ ، ٢٧٧
ساج : ساك ٢٤٤	داو : ذو ٢٤٣
ساك : ساج ٢٤٤	دُرْمونة ١٨٣
سُبْهانو ٦٥	دُسُر ٢٥٩ - ٢٦٠
سربار : السِّلبار ٢٧٧	دَفْتَر ١٩٨
سفينة ٢٤٣	دَقْل أو دَقْل ٢٦٣ - ٢٦٤
سُكَّان ٢٦١	دُولى ٢٦٣ - ٢٦٤
سُكَّيْم ١٣٧	دُونى : دونيج ١٩٨
السِّلبار : سربار ٢٧٧	دونيج : دُونى ١٩٨ ، ٢٤٣
سُنْبوق ١٩٩ ، ٢٤٢	دَيْدَب : دَيْدَبان ١٩٨
السَّهِيل ٢٧٧	ديدبان : ديدب ١٩٨
سِيخِي ١٢٢	دَو : داو ٢٤٣
سِنْهِيْم ١٢٢	رائس ٣٠٤
صارٍ أو صارية ٦-٣٤٢٢٦	راهنامه : رَهْمانى ١٩٩
قُلْجُم ١٢٢	رَهْمانى : راهنامه ١٩٩

كَنْسَكُر : أنجر ٢٦٢	قَلَجُو ١٢٢
مُدْرَعَات أو مَدْرَعَات ٥١	فُلَاك ٢٤٣
مركب ٢٤٣	فوق الريح ٢٨٢ - ٢٨٣
مَظِين : mezzaan ٢٧١	قارب ٢٤٣
مَعْبَر ٥١	قَرِيَّة : keraia ٢٦٤
الناخُدة أو الناخُدة : ناوُخُدا	قَنْجَة ٢٤٢
١٩٩	قوفيم ١٢٢، ١٤٩، ١٦٥
نارجيل ٢٤٦	قيف ١٦٥
ناوُخُدا : الناخُدة أو الناخُدة ١٩٩	گاه : الجاه ٢٧٧
نَجَر ٢٦٨	كَب ١٢٢، ١٢٥
نَحَاليم ١٤٧	كَكَّار ١٦٦

(ثالثاً) فهرس إفرنجي

يحتوى على أعلام ومفردات لغوية

elammaku : ^{أَلْمَجِّم} 162

genomenēs 85

Golden Chersonese (Aurea

شبه الجزيرة الذهبية : Chersonesus)

88, 162 See Chersonese.

Homeritae : ^{حمير} 81

Kaisar 79-80

keraia : ^{قَرَايَة} 264

mabarata 51. See madarata and

^{مَعِير} .

Madarata : ^{مَدْرَعَات} 51

See mabarata

mât tâmtim: ^{أَرْضَ الْبَحْرِ} 37

mediana 272

meson 274

Adane عدن 94

angkura 262. See ^{أَنْجَر} .

apyron 166

Arabia (Roman province) :

بلاد العرب 86

Arabia Eudaemon : عدن

63, 68, 82, 88, 94, 156

Arabias emporion : عدن 88

artemôn : ^{أَرْدَمُون} 267

'artemônâ : ^{أَرْدَمُون} 267

Aurea Chersonesus (Golden

شبه الجزيرة الذهبية : Chersonese)

162

Chersonese 88. See Golden

Chersonese.

colandia 84.

sangara 84

skeuagôga 79

Tauri 59

تايي في الأرامية
200

têka 24٢

أبولوجوس: الألبنة
Ubulum:

46 أيرك

mezzana : misaine : mizzen ;

مظين 271-273

mizzen : mezzana 271

misaine : mezzana 271

Nêsoi Eudaemones

سوقطرة: (الجزر السعيدة) 62

213 (مضيق) ملكا : Salâht

هذا الكتاب

هذا الكتاب يصور في أتم صورة ممكنة تاريخ الملاحة عند العرب حتى القرن الخامس عشر، منذ كانت الملاحة في البحرين الأبيض والأحمر وفي الخليج الفارسي والمحيط الهندي بين العرب أو بين هذه الشعوب التي سكنت هذا الجزء من العالم الذي يعرف اليوم بالشرق الأوسط ..

لأنه يصور قدماء المصريين وهم يخرون البحر الأحمر إلى بنت (الصومال) ويحدثنا عن القصة المصرية القديمة، قصة هذا الملاح الذي تحطمت سفينه فألقت به الأمواج ثم ينتقل المؤلف إلى الفينيقيين الذين انتقل إليهم زمام البحر بعد اضمحلال دولة الفراعنة .. ويتبع المؤلف النشاط البحري في الجزيرة العربية فيحدثنا عن نشاط سكان جرّها - وهي مدينة على ساحل الأحساء يسكنها العرب .. وقد أحسن المؤلف عرض فكرة البحر عند المسلمين. وقد بدأ بحثه بملاحظة ما جاء في القرآن الكريم عن البحر، حاثاً الناس على العناية به والتمتع بخيراته التي هي من نعم الله على الناس .. وحين اتسعت الدولة العربية، أيام أمير المؤمنين عمر، استولى المسلمون على شاطئ الخليج الفارسي واضطر القادة إلى استخدام البحر في تنقلات بعض قواتهم ولم يكن هذا غريباً على العرب. فإن العربي يركب مركباً كما يركب جملأما للتجارة وإما لطلب الغنيمة ..

فهو كتاب يتناول ناحية من أهم النواحي الحضارية في حياة العرب في العصور الوسطى، ناحية تعاون فيها الحكام والتجار والعلماء جميعاً فرفعوا راية العرب في المحيط الهندي وعلى موافء الهند والصين وبلاد إفريقيا. وهو يؤيد الحقيقة التي يجب أن ننشر بين الناس وهي أن زمام البحر كان في يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادي، وأن العرب حين بدأ يتطلع إلى معرفة ما وراء البحار لم يستطع أن يحبب البحر إلا بمعوثة من مرشد عربي ..

من مقدمة الدكتور

عجبي الخشاب

